AUTO ESPORTE

JEEP AVENGER

TESTAMOS O FUTURO JEEP BRASILEIRO COM O SISTEMA HÍBRIDO QUE TAMBÉM SERÁ NACIONAL

rghini Urus híbrido

Novo Peugeot 2008

BYD Song Plus 2025 vs GWM Haval H6 PHEV

7 898937 880191 00704
Carga tributária federal aproximada 4,65%

HYUNDAI

NOVA FAMÍLIA HB20

DESCOBRIMOS TUDO DA NOVA GERAÇÃO DO HATCH, QUE CHEGA EM 2026 COM VISUAL FUTURISTA E TROCA DE IRMÃO: SAI O SEDÃ HB20S, ENTRA UM SUV MENOR QUE O CRETA

SETEMBRO 2024
Nº 704 - R$ 25,00

CARBON FREE

E MAIS: Nova VW Amarok | Citroën C3 turbo | Renault Rafale | Zeekr X | Chevrolet Montana MT | Toyota RAV4 PHEV

SUMÁRIO

Setembro 2024 — edição 704

JOÃO KLEBER AMARAL

MOBILIDADE PARA ALÉM DOS CLICHÊS

Setembro virou simbolicamente o mês da mobilidade no Brasil. A inspiração veio do famoso e controverso "Dia Mundial sem Carro", criado na França no final da década de 1990. Desde então, o tema sempre gerou muita discussão e polêmica. Afinal, não há quem não sofra com o trânsito cada vez mais travado das metrópoles ao redor do mundo, mas há muitas discordâncias sobre como criar um modelo de trânsito mais sustentável (e suportável) nas grandes cidades e quanto ao papel do automóvel nesse cenário.

O carro vem sendo colocado como vilão da mobilidade há muitos anos, como se o seu simples desaparecimento fosse a panaceia de um problema complexo e repleto de nuances. Afinal, cada cidade ou região tem suas "idiossincrasias", aproveitando o uso de uma expressão comportamental humana. Nem sempre uma solução que vale para uma megalópole resolverá a vida da população de outra.

Recentemente, estive em Paris (França). Foi lá que fizemos o teste do Renault Rafale, que está nas páginas de 46 a 49 desta edição. Eu me surpreendi ao ver ruas esvaziadas, quase sem carros, em horários de pico de dias de semana nas áreas mais centrais e nobres da cidade. O governo local adota medidas rígidas para a circulação de veículos de passeio nessas circunstâncias.

Parece até sonho, mas há suas implicações. A essa mesma hora, pegar um metrô por lá é exercício de coragem e paciência: vagões de trem muito lotados e mal ventilados. Outra questão é que Paris é uma cidade quase toda plana e com boas calçadas e ciclovias, o que possibilita trajetos de bicicleta ou até a pé com muito menos sofrimento do que em São Paulo, por exemplo.

Isso sem falar na segurança e na maior capilaridade da rede metroviária. Outro detalhe é que basta sair da área central de Paris para encontrar avenidas com trânsito pesadíssimo em direção às cidades adjacentes.

Quais experiências seriam válidas para aplicação em São Paulo, uma cidade ainda maior, cheia de ladeiras e mais insegura? Este é o grande desafio para quem quer discutir o tema mobilidade de maneira séria. As eleições municipais poderiam ser uma oportunidade para isso (mas dificilmente serão).

Transferir todo o problema para a existência do automóvel sempre me pareceu o caminho mais fácil. Com ações bem planejadas e de longo prazo, já vimos que é possível deixar os carros muito menos poluentes. Em relação à mobilidade, vejo da mesma forma: mais do que cobrar um utópico dia mundial sem carro, não seria melhor entender como o uso racional do carro pode torná-lo aliado em vez de vilão em uma rede de mobilidade inteligente?

LEONARDO FELIX, diretor de redação
(leonardo.felix@edglobo.com.br)

DIRETOR GERAL: Frederic Zoghaib Kachar
DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO DE AUDIÊNCIA E COMERCIAL: Tiago Afonso
DIRETOR NACIONAL DE NEGÓCIOS: Samuel Sabbag
DIRETORIA EDITORIAL: Daniela Tófoli e Maria Fernanda Delmas

DIRETORA EDITORIAL DE MARCAS DE ECONOMIA E NEGÓCIOS: Maria Fernanda Delmas
DIRETOR DE REDAÇÃO: Leonardo Felix
EDITOR-CHEFE: Raphael Panaro
EDITOR EXECUTIVO: André Paixão
EDITOR: André Schaun
REPÓRTERES: Cauê Lira, Jady Peroni e Vitória Drehmer
COLABORADORES: Luiz Guerrero, Fernando Pedroso, João Kleber Amaral, Marcos Rozen, Marli Olmos, Monique Murad Velloso, Murilo Góes e Renato Durães
ESTAGIÁRIA: Júlia Toledo

ESTÚDIO DE CRIAÇÃO
DIRETOR: Rodrigo Buldrini
EDITORES DE ARTE ASSISTENTES: Clayton Rodrigues e Daniel Pastori
DESIGNERS: Demetrios Cardozo, Felipe Hideki Yatabe e Pablo Gonzalez
ESTAGIÁRIA: Laura Andrade

MERCADO ANUNCIANTE

SEGMENTOS: FINANCEIRO – INDÚSTRIA/ ENERGIA – SERVIÇOS PÚBLICOS SOCIAIS

DIRETOR DE NEGÓCIOS: Emiliano Morad Hansenn *GERENTES DE NEGÓCIOS:* Catarina Augusta Pedroso dos Santos e João Carlos Meyer *COORDENADORA DE NEGÓCIOS (PUBLICIDADE LEGAL):* Francimaria Pacheco da Silva Santos *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* Camila Mafud, Fabiana Sales Torres, Fabio Bastos Ferreira de Andrade, Juliana Fernandes, Luciana Simon, Renata Ritzmann e Selma Teixeira da Costa.

SEGMENTOS: EDUCAÇÃO – MONTADORAS – VAREJO – TELECOM – TECNOLOGIA – ELETRÔNICOS – ENTRETENIMENTO – SHOPPING – MÍDIA

DIRETORA DE NEGÓCIOS: Lilian Cassamassimo Baima *COORDENADORA DE NEGÓCIOS:* Alecsandra Regina da Cruz Altran *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* Cristina Furuko, Flávia Marangoni, Karina Penachio Primon e Renata de Carvalho.

SEGMENTOS: MODA – BELEZA – HIGIENE DOMÉSTICA E PESSOAL – DECORAÇÃO – SAÚDE – CIAS. AÉREAS – TURISMO – PUERICULTURA – ALIMENTOS E BEBIDAS – OUTROS

DIRETORA DE NEGÓCIOS: Roberta Fairbanks *COORDENADORA DE NEGÓCIOS (DECORAÇÃO):* Fátima Regina Ottaviani *COORDENADORA DE NEGÓCIOS (ENTRETENIMENTO, SAÚDE E TURISMO):* Barbara Roberta Ferreira Conte *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* André Frascá Scorvo, Arthur Alves de Carvalho, Cesar Augusto Picchi Daltozo, Eliana Lima Fagundes e Jessica Arslan.

ESCRITÓRIOS REGIONAIS
SEGMENTO: AGRONEGÓCIO – IMOBILIÁRIO – INFRA/LOG

GERENTE DE NEGÓCIOS: Diana Maes *COORDENADORA DE NEGÓCIOS (AGRONEGÓCIO – IMOBILIÁRIO – INFRA/ LOG):* Cristiane Nogueira *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* Ana Carolina Lima e Rodrigo Kanno.

GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA (DIGITAL): Fernando Monis *COORDENADORA DE NEGÓCIOS EDITORA GLOBO | EDIÇÕES GLOBO CONDÉ NAST:* Renata Dias

RIO DE JANEIRO

DIRETOR DE NEGÓCIOS: Marcelo Lima da Cunha Mattos *GERENTES DE NEGÓCIOS:* Alessandra de Oliveira Correa Fernandes (ALIMENTOS E BEBIDAS – INDÚSTRIA – SAÚDE), Darlene Bastos Campos Machado (VAREJO) e Monica Monnerat C. da Gama e Silva (BELEZA – MODA – SHOPPING) *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* Beatriz dos Santos Alves, Claudia de Carvalho Coutinho, Daniela Nunes Lopes e Kalinka Martins Valadares de Araújo. *DIRETOR DE NEGÓCIOS (GOVERNO – SERVIÇOS PÚBLICOS SOCIAIS – ENERGIA):* Luiz Fernando Manso *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* Robert de Souza Correa (ENERGIA) e Claudia Cubeiro (GOVERNO).

COORDENADOR GERAL DE PME E NOVOS NEGÓCIOS: Fabio Paz do Lago *COORDENADOR DE ÁREA:* Jorge Guaiacy *COORDENADORA DE TELEMARKETING:* Valéria Brasil *EXECUTIVO DE NEGÓCIOS (CORRETORES):* Miguel Fernandes.

BRASÍLIA

DIRETOR DE NEGÓCIOS: Luiz Fernando Manso

DESENVOLVIMENTO COMERCIAL

DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO COMERCIAL: Fernando Bovo *G.LAB:* Silvia Rogar

PROJETOS ESPECIAIS (RJ/SP): Leonardo André

EVENTOS (RJ/SP): Daniela Valente

OPERAÇÕES COMERCIAIS

GERENTE DE OPERAÇÕES COMERCIAIS: Anderson Góes Silva

Onde Autoesporte está

SITE AUTOESPORTE
autoesporte.globo.com

FACEBOOK
facebook.com/RevistaAutoesporte

PODCASTS
CBN Autoesporte

INSTAGRAM
@autoesporte

CBN
Segundas e quartas-feiras às 19h20; domingos às 9h

X (TWITTER)
@autoesporte

YOUTUBE
youtube.com/autoesporte

UNO, DUE, TRE...

Carro mais popular da Fiat no Brasil e segundo modelo mais vendido na história do país (atrás do VW Gol), o Uno faz 40 anos em 2024. Autoesporte reuniu as três versões mais icônicas do hatch: Mille Eletronic 1993, Grazie Mille e Uno Ciao — série especial que encerrou a história do veículo por aqui, em 2021. Foram mais de 4 milhões de exemplares emplacados em 37 anos. Vá ao YouTube e mate a saudade!

Deseja falar com a Editora Globo?

Atendimento e assinaturas
(11) 4003-9393
www.sacglobo.com.br

Para anunciar
publicidade@edglobo.com.br
(11) 3736-7205

Na internet
www.assineglobo.com.br/sac
(11) 4003-9393

Vendas corporativas e parcerias
(11) 3767-7226
parcerias@edglobo.com.br

Licenciamento de conteúdo
(11) 3767-7005
venda_conteudo@edglobo.com.br

Edições anteriores
O pedido será atendido por meio do jornaleiro ao preço da edição atual desde que haja disponibilidade de estoque.
Faça seu pedido na banca mais próxima.

Para se corresponder com a Redação
autoesporte@edglobo.com.br

O Bureau Veritas Certification, com base nos processos e procedimentos descritos no seu Relatório de Verificação, adotando um nível de confiança razoável, declara que o Inventário de Gases de Efeito Estufa – Ano 2011, da Editora Globo S.A., é preciso, confiável e livre de erro ou distorção e é uma representação equitativa dos dados e informações de GEE sobre o período de referência, para o escopo definido; foi elaborado em conformidade com a NBR ISO 14064-1:2007 e Especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol.

AUTOESPORTE É UMA PUBLICAÇÃO MENSAL DA EDITORA GLOBO S.A. – AV. 9 DE JULHO, 5.229 – JD. PAULISTA – SÃO PAULO/SP – CEP: 01407-907
Impressão: Log & Print Gráfica e Logística S/A
Rua Joana Foresto Storani, 676 – Distrito Industrial Vinhedo – SP.
Impressa em papel Inpacel LWC Coating 60 g/m².

Criar, conectar, distribuir.

O QUE É O G.LAB
O G.Lab elabora conteúdos de qualidade patrocinados por empresas que contratam seus serviços. Esses conteúdos são identificados por expressões como "apresenta", "apresentado por", "oferecimento", "especial publicitário", "conteúdo publicitário", "publieditorial" e "promo".

DIGITAL

Autoesporte 360°

REVISTA, SITE, RÁDIO, VÍDEO E REDES SOCIAIS: AE EM TODO LUGAR

youtube.com/autoesporte

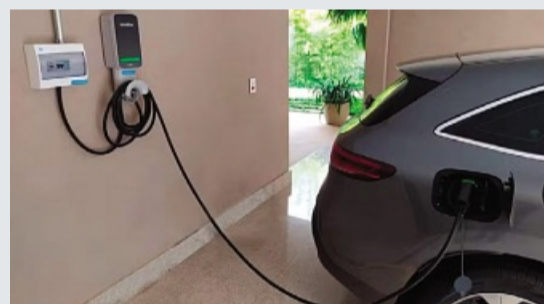
YouTube
A cada semana, vídeos novinhos sobre o mundo dos automóveis, motos e tudo que tenha motor

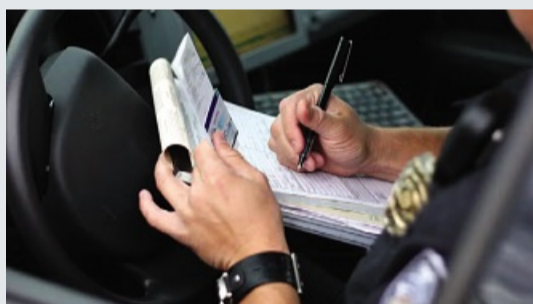
Híbrido mais eficiente do mundo?

Autoesporte esteve na França, onde conheceu o SUV médio da Renault que custa R$ 300 mil para responder a essa pergunta.

Disputa de sedãs híbridos!

Colocamos o novato chinês BYD King, um híbrido plug-in, para encarar o Toyota Corolla, líder absoluto do segmento há anos.

autoesporte.globo.com

Chuveiro ajuda a recarregar elétricos

Especialista explica como o chuveiro elétrico da sua casa ajuda a recarregar carros elétricos e híbridos plug-in.

Recebeu uma multa que não é sua?

Autoesporte listou o passo a passo de como entrar com recurso para provar que a multa não corresponde ao condutor notificado.

@autoesporte

Instagram

AUTOESPORTE EM UM MINUTO E MEIO

NOVO JIPE HÍBRIDO DA BYD

Denza Bao 5 roda 1.200 km e chegará em breve ao Brasil.

PARA LEVAR ATÉ OITO

Os detalhes do Hyundai Palisade, novo SUV de 295 cv.

PARECEM, MAS NÃO SÃO

Mostramos as "supercalotas" do Chevrolet Onix LT 2024.

Podcast

CBN AUTOESPORTE É TODO DOMINGO ÀS 9H NA RÁDIO CBN

CBN Autoesporte

Todo domingo, na Rádio CBN (ou em qualquer agregador de podcast), a equipe de **Autoesporte** e Guilherme Muniz, jornalista da CBN, batem um papo sobre o mundo automotivo, recebem convidados de grandes marcas e debatem inovações, tendências e muito mais sobre a indústria. Pelo QR Code (basta apontar a câmera do seu smartphone) você consegue ter acesso a todos os programas (e boletins) a qualquer hora do dia.

VIVA O GAME

VENHA CONHECER AS ESTRELAS DE JOGOS ICÔNICOS

NEIL NEWBON

BALDUR'S GATE 3

ATOR / DUBLADOR DO **ASTARION**

ROGER CLARK

RED DEAD REDEMPTION 2

ATOR / DUBLADOR DO **ARTHUR MORGAN**

SHAWN FONTENO

GTA V

ATOR / DUBLADOR DO **FRANKLIN**

NED LUKE

GTA V

ATOR / DUBLADOR DO **MICHAEL DE SANTA**

GARANTA SEU INGRESSO PARA A BGS24

09 A 13 DE OUTUBRO
EXPO CENTER NORTE - SP

LAMBORGHINI TEMERARIO

SUCESSOR DO HURACÁN TROCA ICÔNICO MOTOR V10 ASPIRADO POR UM V8 HÍBRIDO PLUG-IN DE 920 CV

Raphael Panaro

Quatro meses após a despedida do Huracán, o Lamborghini Temerario chega para assumir o lugar do esportivo "de entrada" da marca italiana. E com credenciais superlativas. O V10 naturalmente aspirado deu lugar a um conjunto híbrido plug-in que traz um motor V8 e outros três elétricos. São 920 cv de potência combinada, zero a 100 km/h em 2,7 segundos e velocidade máxima de 343 km/h.

O preço deve começar em cerca de US$ 290 mil, o equivalente a mais de R$ 1,5 milhão. Voltando a falar da motorização híbrida, o V8 4.0 biturbo a combustão (conhecido pelo código L411) é traseiro e contribui com 800 cv, entre 9.000 e 9.750 rpm, e 74,4 kgfm de torque entre 4.000 e 7.000 giros. Seu virabrequim plano (e não cruzado) lhe permite girar mais e contribui para um ronco ainda mais visceral.

O antecessor Huracán trazia um motor V10 aspirado de 640 cv; já o Temerario tem um V8 híbrido de absurdos 920 cv

O supercarro pesa apenas 1.690 kg. O processo de combustão alterna os tempos de admissão e escape entre as duas bancadas de cilindros, o que otimiza o desempenho. Por ter os dois turbocompressores posicionados entre as bancadas, com as saídas de escape apontando para o vão entre as bancadas e não para fora, esse motor é chamado de "hot V". Tal solução possibilita aproveitar melhor o calor do próprio motor para o funcionamento dos turbocompressores, reaproveitar parte dos gases no processo de admissão, reduzir o trajeto dos gases e diminuir o chamado turbolag (tempo necessário para que o ar comprimido faça efeito e entregue o torque máximo esperado do veículo).

Um dos motores elétricos fica entre o V8 e o câmbio automatizado de dupla embreagem e oito marchas. Os outros dois estão no eixo dianteiro, produzindo 150 cv cada. A tração do superesportivo é integral. Já a bateria é de apenas 3,8 kWh e pode ser recarregada em corrente alternada (AC) a até 7 kW. A marca não informa a autonomia somente em modo elétrico.

PROFUSÃO DE TELAS
PAINEL DO TEMERARIO TEM NÃO APENAS UMA OU DUAS, MAS SIM TRÊS TELAS DIGITAIS

TRÊS TELAS

Visualmente, o Lamborghini Temerario mistura as proporções do Huracán (4,70 metros de comprimento e 2,65 m de entre-eixos) com toques visuais do Revuelto. A marca italiana cria uma nova assinatura hexagonal de luz diurna de LED (DRL), que se junta aos faróis afilados e à carroceria musculosa. O tema poligonal também está nas lanternas traseiras (que ainda permitem a passagem de ar para refrigeração do motor) e no formato das saídas de escape. Um ostensivo difusor completa a agressiva estética traseira.

Guias de LED dianteiros e traseiros do Temerario possuem formato hexagonal; visual é inspirado no irmão maior Revuelto

À frente, o Temerario tem rodas de 20 polegadas com pneus Bridgestone Potenza Sport 255/35 R20. Já na traseira, o aro é 21 com o mesmo modelo de pneus, mas com medidas 325/30 R21.

Dentro, o novo Lamborghini chama a atenção pelas três telas. A do painel de instrumentos digital tem 12,3 polegadas e é altamente configurável. A central multimídia traz visor vertical de 8,4” e conexão com Android Auto e Apple CarPlay sem fio. A última tela é a do passageiro, com 9,1”. O Lamborghini Temerario será vendido no Brasil por importação oficial, mas as primeiras unidades devem chegar somente em 2025.

60 anos

CONHECEMOS TRÊS VERSÕES EMBLEMÁTICAS DE KOMBI, FUSCA E GOL QUE, JUNTAS, VENDERAM MAIS DE 10 MILHÕES DE UNIDADES

André Schaun
Murilo Góes

Fábrica de campeões

A década de 1950 foi um período de transição na história do Brasil. Começou de forma trágica com a derrota do Brasil por 2 a 1 contra o Uruguai na final da Copa do Mundo no Maracanã, com 200 mil torcedores. Dois meses depois, em setembro, foi inaugurada a primeira emissora de televisão do país, a TV Tupi, revolucionando a comunicação e o jornalismo. Em 1951, Getúlio Vargas assumiu a Presidência do Brasil e criou a Comissão de Desenvolvimento Industrial para montadoras se instalarem no país em troca de incentivos fiscais.

A partir daí, chegou a Volkswagen, em 1953, abrindo seu primeiro galpão no bairro do Ipiranga, em São Paulo, para montar a Kombi e o Fusca. Em 1980, a televisão já tinha imagens coloridas, a seleção já era tricampeã mundial de futebol e o esporte mais amado do país inspirava o nome de um novo carro: Gol. Juntos, Kombi, Fusca e Gol venderam mais de 10 milhões de unidades no Brasil. **Autoesporte** foi até o acervo da Volkswagen relembrar a história e dirigir versões emblemáticas de três dos projetos mais bem-sucedidos da indústria automotiva nacional.

Foi em 23 de março de 1953, na Rua do Manifesto, 1.183, bairro do Ipiranga, na capital paulista, que a Volkswagen abriu seu primeiro galpão com apenas 12 funcionários para montar a Kombinationsfahrzeug e o Sedan. Não houve um erro de digitação. Esse nome com 20 letras é como a nossa Kombi é chamada na Alemanha. Em português, significa algo como "veículo combinado". O Sedan era o Fusca. A dupla só recebeu os nomes que conhecemos já aqui, no Brasil. Depois de 500 unidades feitas no galpão, que cresceu do decorrer dos anos, em 2 de setembro de 1957 a Kombi inaugurou as linhas de produção da fábrica de São Bernardo do Campo (SP), tornando-se o primeiro veículo da Volkswagen produzido fora da Alemanha.

A versão brasileira foi lançada com o mesmo motor de quatro cilindros contrapostos ("boxer") de 1.200 cm³ refrigerado a ar, de 30 cv de potência e 7,7 kgfm de torque. O câmbio era manual de quatro marchas. Menos de quatro anos depois, em 1961, chegava a opção com seis portas, nas versões luxo e padrão, com a nacionalização de 95% das peças. A carroceria picape surgiu em 1967, já com motor de 1.500 cm³ de 52 cv. Em 1975, a Kombi foi reestilizada e teve a capacidade do motor ampliada para 1.600 cm³, com 58 cv. Três anos mais tarde, esse motor ganhou dupla carburação e a potência subiu para 65 cv. Os anos passaram e a Kombi começou a fazer parte da vida dos brasileiros com sua versatilidade e as diferentes carrocerias. Virou veículo de polícia, dos bombeiros, de ambulância, da Telesp, do transporte escolar, dos feirantes e trabalhadores brasileiros em todos os cantos.

Em mais uma reportagem do especial de 60 anos, **Autoesporte** conheceu uma das variantes mais icônicas da van: a Kombi "corujinha", que ficou eternizada pelos viajantes e pelo movimento hippie. A unidade que dirigimos, com uma pintura chamada saia-e-blusa (vermelho e branco), é de 1961 e foi comprada de um colecionador para ser restaurada com processos originais na fábrica de São Bernardo. Essa Kombi tinha o motor 1.200 de 33 cv, que foi trocado pelo 1.600 de 58 cv no restauro. No interior, estofamento impecável de couro branco e teto forrado com tecido do mesmo tom. E, como um item de série comum na época, tem um cinzeiro para os passageiros de trás e outro para os da frente.

KOMBI 1961*

MOTOR
Tras., long., 4 cil. contrapostos, 1.6, gasolina, comando no bloco

POTÊNCIA
58 cv

TORQUE
11,3 kgfm

CÂMBIO
Manual, 4 marchas, tração traseira

DIREÇÃO
Mecânica

SUSPENSÃO
Braço arrastado (diant.) e semieixo oscilante (tras.)

FREIOS
Tambores

PNEUS
15 polegadas

DIMENSÕES
Compr.: 4,30 metros
Largura: 1,76 m
Altura: 1,92 m
Entre-eixos: 2,49 m

TANQUE
42 litros

PORTA-MALAS
750 litros

PESO
1.100 kg

*Ficha técnica original da época de lançamento. O veículo restaurado pode ter mudanças nas especificações

Kombi "Corujinha" passou por um processo de restauro profundo, somente com peças originais da época

Sento no confortável banco do motorista e levanto o vidro retrátil do para-brisa para dar uma rápida volta dentro da fábrica tomando vento no rosto.

A postura para dirigir é desconfortável. As pernas ficam ajeitadas de forma estranha para sincronizar os pés nos pedais. O enorme volante tem inclinação de quase 90 graus e os movimentos exigem força. Os engates das marchas precisam de um pouquinho de prática. Nada que alguns minutos não resolvam. Imediatamente, a Kombi vira atração nos perímetros da fábrica. O sorriso das pessoas e os registros de imagens com celulares indicam que muitas memórias são desbloqueadas ao ver uma Kombi passar. Não é para menos: daquele distante março de 1953 até o ponto final, em 19 de dezembro de 2013, foram mais de 60 anos de Kombi no Brasil, sendo 56 anos consecutivos de produção (ao todo, 1,5 milhão de exemplares foram montados). Mas muitos sorrisos e registros ainda viriam com outro item de museu — afinal, não dá para falar de Kombi sem falar de Fusca.

A história da dupla começou junto. Porém, o Fusca só chegou às linhas de montagem da fábrica no ABC paulista em 3 de janeiro de 1959. Durante o período em que o Fusca foi chamado de Sedan, todas as

Fusca "Itamar" tinha faixas amarelas e pretas nas laterais e lanternas escurecidas

FUSCA 1993

MOTOR
Tras., long., 4 cil. contrapostos, 1.6, etanol, comando no bloco

POTÊNCIA
58,7 cv a 4.300 rpm

TORQUE
11,9 kgfm a 2.800 rpm

CÂMBIO
Manual, 4 marchas, tração traseira

DIREÇÃO
Mecânica

SUSPENSÃO
Braço arrastado (diant.) e semieixo oscilante (tras.)

FREIOS
Discos (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS
165/80 R15

DIMENSÕES
Compr.: 4,05 metros
Largura: 1,54 m
Altura: 1,50 m
Entre-eixos: 2,40 m

TANQUE
41 litros

PORTA-MALAS
124 litros

PESO
825 kg

versões tinham motor de quatro cilindros refrigerado a ar e câmbio manual de quatro marchas com tração traseira. Primeiro, o motor passou de 1.200 cm^3 com 33 cv para 1.300 cm^3 com 45 cv, a partir de 1967. Em seguida, foi a vez de chegar a versão de 1.500 cm^3, com 52 cv, em 1970.

Tal qual a Kombi, o Fusca serviu autoridades e órgãos públicos, invadiu os lares das famílias brasileiras e virou figura carimbada na televisão, na música, no cinema e no futebol. Uma das histórias mais lembradas é a da Copa do Mundo de 1970, no México, após o tricampeonato, quando 25 Fuscas verde-musgo foram adquiridos pelo então prefeito de São Paulo, Paulo Maluf, para presentear a delegação. Na época, o político foi acusado de usar dinheiro público para comprar os carros. Os jogadores, obviamente, não tinham conhecimento do imbróglio. Fato é que uma ação judicial contra Maluf durou 36 anos. Após diversos recursos, ele foi inocentado.

Em 31 de outubro de 1986, a primeira fase do Fusca terminou no Brasil, depois de 37 anos de produção. O carro retornou às linhas em 23 de agosto de 1993. **Autoesporte** conheceu a primeira unidade a sair de fábrica, o famoso “Fusca Itamar”. Para incentivar a compra de carros populares na época, o governo reduziu de 20% para 0,1% o Imposto sobre Produto Industrializado (IPI) dos carros com motor 1.0. Queren-

do muito a volta do Fusca, o então presidente, Itamar Franco, reduziu também o IPI para veículos com motores até 1.6 refrigerados a ar e abastecidos com álcool. Para ressuscitar o Fusca, a Volkswagen contratou 800 funcionários e investiu 30 milhões de dólares na compra de parte do maquinário que havia vendido anos antes. O "sedã" também foi modernizado para atender às novas legislações da época: passou a ter itens como freios a disco nas rodas da frente, catalisador e suspensão com barras estabilizadoras e mudou o sistema de escapamento. A posição no banco do motorista com o corpo projetado para trás é um clássico do Fusca. O motor 1.6 de 59 cv e 11,9 kgfm dá um fôlego surpreendente. As trocas de marchas têm engates precisos e a trilha sonora do motor a ar, que todo mundo conhece, também arranca suspiros durante o passeio na fábrica. O susto fica por conta dos freios, com atrasos nas respostas. A história do Fusca no Brasil terminou em 11 de julho de 1996, com mais de 3 milhões de unidades vendidas na soma das duas fases.

Produzido na fábrica de Taubaté (SP), o Gol surgiu como um sucessor do Fusca, mesmo chegando antes de o clássico sair de linha. A origem do nome, claro, vem do futebol. Seu lançamento foi em maio de 1980, com motor 1.3 a ar de 42 cv derivado do Fusca, só que montado na dianteira. Isso trazia muita vibração para a cabine e logo o Gol virou motivo de crítica, ganhando o apelido de "batedeira". Na época, não colocaram o motor refrigerado a água do Passat para não elevar o preço, já que o Gol era um carro popular. Em 1982, o hatch recebeu um novo motor 1.6, também a ar, mas com dupla carburação e 51 cv, para dar mais fôlego. O 1.6 de 81 cv refrigerado a água veio só em 1984.

Dirigindo o Gol "batedeira", posso dizer: foi o carro que menos arrancou suspiros no passeio, mas é o que tem a direção mais confortável dos três. A vibração na cabine existe e o fôlego não é dos melhores: faz o zero a 100 km/h em 24,3 segundos. Por outro lado, a postura é boa, os engates do câmbio são mais precisos e a suspensão é confortável. Nada como uma evolução de 30 anos entre os projetos.

O Gol prova que uma história de sucesso pode começar mal. Só se tornou líder de mercado em 1987 e ficou nessa posição por 27 anos, até 2013. Foram três gerações e 8,5 milhões de unidades vendidas até o fim de linha, em dezembro de 2022 — o carro mais vendido na história do país. Mais do que o legado de sucesso, o trio lendário da Volkswagen traz muitas memórias afetivas aos brasileiros. Qual é a sua?

Gol esteve muito perto de ser um fracasso, mas a adoção de motores com refrigeração líquida virou o jogo

GOL 1980

MOTOR
Diant., long., 4 cil. contrapostos, 1.3, etanol, comando no bloco

POTÊNCIA
42 cv a 4.600 rpm

TORQUE
9,2 kgfm a 2.800 rpm

CÂMBIO
Manual, 4 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO
Mecânica

SUSPENSÃO
Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos sólidos (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS
155/80 R13

DIMENSÕES
Compr.: 3,79 metros
Largura: 1,60 m
Altura: 1,37 m
Entre-eixos: 2,35 m

TANQUE
55 litros

PORTA-MALAS
330 litros

PESO
801 kg

Movida a adrenalina, Mitsubishi Cup completa 25 anos

MAIOR RALLY CROSS-COUNTRY MONOMARCA DA AMÉRICA LATINA É O LABORATÓRIO DE TESTES DE DESEMPENHO E RESISTÊNCIA DOS CARROS DE RUA DA MARCA

IMAGENS: DIVULGAÇÃO

Mais de 14 mil pessoas já disputaram pelo menos uma etapa da Mit Cup

Foi com a proposta de oferecer velocidade e emoção que os idealizadores da Mitsubishi Cup criaram o evento em 2000, respondendo à demanda de muitos participantes de outro evento da marca, o Mitsubishi Motorsports, seu rally de regularidade. Afinal, o que os pilotos realmente queriam era acelerar fundo.

Foi um sucesso absoluto, e o resto é história! Em 25 anos, mais de 14 mil pessoas já disputaram pelo menos uma de suas etapas. Em 2024, que já teve grid com mais de 60 duplas inscritas, competem cinco carros: Eclipse Cross R (modelo mais novo, lançado nesta temporada), Outlander Sport R, Triton ER e Triton Sport R, que são derivados dos modelos de passeio, e a Triton RS, que usa chassi tubular e é o mais rápido (e desejado) da Mit Cup. Os competidores de cada carro disputam uma categoria própria, com duas classes: Pro, com os mais experientes, e Cup, para os novatos.

Todos os bólidos são homologados pela Confederação Brasileira Automobilismo (CBA), foram desenvolvidos pela Mitsubishi e são fabricados em sua planta em Catalão (GO). Aliás, ela é a única montadora no Brasil a desenvolver e produzir carros de corrida em sua fábrica. Além da instalação de equipamentos obrigatórios de segurança, são feitas alterações para que os carros atinjam a performance determinada no projeto e suportem as condições extremas a que são submetidos nas provas. Todo esse processo é um verdadeiro laboratório a céu aberto – e esse desenvolvimento depois migra para os modelos de rua.

A Mit Cup tem a participação fundamental de Guiga Spinelli, multicampeão e ídolo do rally brasileiro, por meio da sua empresa, a Spinelli Racing. Além de ser um dos organizadores da competição, sua experiência nas pistas é colocada a serviço do desenvolvimento dos carros, e ele também orienta os marinheiros (ou melhor, pilotos) de primeira viagem.

Cinco carros competem em 2024: **Outlander Sport R, Eclipse Cross R, Triton ER, Triton Sport R e Triton RS**

Apaixonados pelo rally, os participantes da Mit Cup contam com uma estrutura completa para praticar o seu hobby e um ambiente em que toda a família pode desfrutar de diversão, conforto e adrenalina. Ideal para aliviar a pressão do dia a dia – e também para fechar negócios e fazer networking: muitos dos inscritos são empresários de variados setores da economia e regiões do Brasil.

E quem quer viver todas as emoções do rally não precisa disputar o calendário completo. Por meio do Sit and Drive, é possível pagar uma taxa e competir em apenas uma etapa – com direito a equipamentos de segurança, orientações técnicas, navegador profissional e mesmo carro utilizado pelos competidores regulares.

60 anos

Ao longo de 2024, resgataremos a história de **Autoesporte** sob a ótica de quem a fez acontecer

O careca mais invejado do Brasil

ENTREVISTA

QUEM JÁ NÃO QUIS SER PILOTO DE TESTES QUE ATIRE A PRIMEIRA PEDRA EM ALEXANDRE SILVESTRE, O CARECA, QUE NOS ÚLTIMOS 18 ANOS TRADUZ EM NÚMEROS EXATOS OS CARROS QUE PASSAM PELAS PÁGINAS DE AUTOESPORTE

Marcos Rozen

ALEXANDRE SILVESTRE

PILOTO DE TESTES DE AUTOESPORTE DESDE 2006 ATÉ HOJE

Todo mundo que gosta de carros já sonhou um dia ser piloto de testes. A possibilidade de isso acontecer na prática, porém, é quase a mesma de ganhar na loteria sozinho. Mas, assim como há novos milionários eventuais, também acontece de alguém ser "sorteado" para fazer desse sonho uma profissão, ainda que seja algo raríssimo.

Pois esse é justamente o caso de Alexandre Silvestre, mais conhecido pelo apelido de Careca. O curioso é que ele, hoje com 51 anos, sendo os últimos 18 na Autoesporte, nunca se imaginou como um piloto de testes — tudo foi realmente uma feliz obra do acaso, como ele mesmo revela nesta entrevista, que compõe uma série especial produzida para retratar alguns personagens que fizeram (ou ainda fazem) a história da marca ao longo de seus 60 anos, que se completam neste 2024.

Mas será que a profissão de piloto de testes é tão glamourosa e empolgante assim? Careca diz que não. As razões você confere agora, lendo a conversa que tivemos com ele.

AUTOESPORTE Como você começou sua carreira de piloto de testes?

ALEXANDRE SILVESTRE Foi totalmente por acaso. Eu trabalhava como motorista, mas estava desempregado. Mesmo assim, andava à procura de um cachorro para adotar, que fosse pelo menos de tamanho médio. Acabei pegando um que era mistura de Pastor, Fila Brasileiro e Galgo, o Bud. Acontece que a pessoa que me doou esse cachorro era esposa do Marcus [Vinícius Gasques, então editor-chefe de **Autoesporte**]. Ficamos conversando um tempo, e eu contei que estava procurando emprego. No dia seguinte ela me ligou dizendo que precisavam de um motorista para um trabalho, e perguntou se eu topava. Eu disse que sim, mas depois não explicaram muita coisa — ou, aliás, quase nada do que era para fazer. Achei estranho.

AE E era o quê?

AS No dia combinado, fui à editora e entendi o mistério: eu tinha que dirigir um carro que seria usado para caçar um segredo, que era o [Honda] New Civic. Isso foi em 2005. Foi comigo o fotógrafo, o Vadeco [Oswaldo Palermo]. Ficamos meio de tocaia nos arredores da fábrica da Honda, em Sumaré [SP], um tempão, conversando. De repente ele me fala: "Vai, vai, vai, segue aquele carro ali!". Eu meio sem saber o que fazer, o New Civic entrou na rodovia e a gente acompanhando. Ele foi me orientando e, de repente, estava pendurado pra fora do carro, eu só escutando o tlec-tlec-tlec-tlec alucinado dos disparos da câmera... Foi uma adrenalina alta, uma coisa emocionante mesmo, que eu nunca tinha vivido. Ele conseguiu tirar as fotos, mas mesmo assim me mandou acelerar bastante. Quando já estávamos bem à frente do Honda ele disse pra parar. Descemos e ele fez mais algumas fotos do carro andando na rodovia, quando passou por nós.

AE Mas que bela aventura logo no primeiro trabalho!

AS Foi mesmo. Eu não sabia nada de revista, não entendia como funcionava, como aconteciam as coisas. Depois desse, fiz outros trabalhos como motorista no mesmo estilo, caçando segredos, algumas vezes com o Vadeco e outras com o Ivan Carneiro, outro fotógrafo da revista. Tivemos até problema com uns seguranças: primeiro nos ofereceram propina para apagar umas fotos e depois, diante da nossa negativa, passaram a nos ameaçar. O Ivan jogou a máquina dentro do carro e me disse para ir embora... Mas no fim deu tudo certo, conseguimos voltar para a redação inteiros e com as imagens.

AE E como foi que, de motorista dos caçadores de segredos de Autoesporte, você chegou a piloto de testes?

AS Eu passei a prestar outros serviços, como retirada e devolução de carros de teste e auxílio na produção de fotos, até que um dia, em 2009, fui acompanhar a produção de um teste com o Hairton [Ponciano Voz, então editor de **Autoesporte**]. Ele foi meu grande mestre, me ensinou tudo. Aos poucos ele foi me explicando como os testes eram realizados, por que eram de um jeito X e não Y, as técnicas de pilotagem, o que poderia dar diferença, como preencher a planilha de resultados etc. Tudo que eu sei, aprendi com ele.

Testes como este de um Fiat Siena 1.4, de 2020, são em pista fechada, com o ar desligado e todos os equipamentos de segurança necessários

Ignição

No rumo CERTO

Programas de localização de rotas ajudam motoristas a achar o caminho sem ter de parar o carro

VIVO CO-PILOTO

MAPLINK DESTINATOR

U.FIND

GLOSSÁRIO

O Honda New Civic flagrado com a ajuda de Careca na capa da edição de setembro de 2005

Em resumo, fui prestando assistência e ajudando cada vez mais [nesse trabalho] até que passei eu mesmo a fazer os testes.

AE Nessa época, os testes de Autoesporte eram realizados em que local?

AS No campo de provas da GM em Indaiatuba, no interior de São Paulo. Alugávamos a pista e, quando subia a cancela autorizando nossa entrada, os "cifrõezinhos" já começavam a tilintar, então era necessário ser ágil e preciso ao mesmo tempo. Isso o Hairton também me ensinou.

AE Vocês usavam a pista circular?

AS Dependia do dia e do teste, mas usamos muito essa pista também, entre outras.

AE Dizem que ali, pela inclinação, se você estiver na faixa mais alta e soltar a mão do volante a partir de uma determinada velocidade, o carro continua reto. Daí, aliás, o apelido de reta infinita. Isso é verdade?

AS Realmente dizem isso, mas eu nunca tentei para saber se é verdade mesmo.

AE E você começou a participar dos testes lá em Indaiatuba?

AS Não, foi depois, quando **Autoesporte** já usava uma pista de testes em Tatuí, a TMT, que hoje se chama Rota 127. Muita gente confunde por ser na mesma cidade, mas não é o campo de provas da Ford, é mais adiante.

AE Você sabe que o seu trabalho é provavelmente o mais invejado do Brasil, não?

AS Sim, eu sei. Muita gente comenta isso quando eu conto [o que faço]. Pensam que é uma coisa glamourosa, que é só acelerar carrão... mas, na verdade, não é nada disso.

AE Vamos tentar desmistificar um pouco essa profissão, então. Você pode contar como é a rotina de um teste?

AS Uma das coisas mais importantes é que tudo é baseado em uma rotina muito criteriosa, detalhista e repetitiva. Todos os carros são testados exatamente da mesma forma, para não haver distorções. Então, basicamente, eu sempre tenho de fazer tudo do mesmo jeito, no mesmo local, não pode mudar nada. Por exemplo: não se faz teste de pista quando está chovendo, pois altera as condições do piso e, portanto, o resultado. Várias vezes eu saí de São Paulo com tempo limpo, cheguei em Tatuí e estava chovendo. Aí é preciso ir embora e voltar no dia seguinte.

AE Acho que você está fazendo charme. Pode explicar em mais detalhes como é o seu trabalho?

AS São basicamente quatro testes feitos com

os carros: consumo, retomada, aceleração e frenagem, sempre nessa ordem. O de consumo é o único feito fora da pista [de testes]. Nos carros flex, todos os testes são feitos com 100% de etanol no tanque, mas nem sempre recebemos o carro abastecido com esse combustível. Então, a primeira coisa que faço é "limpar" o tanque: pego um galão com 5 litros de etanol e vou rodando com o carro até dar pane seca. Coloco o etanol, volto no mesmo posto, na mesma bomba, pego mais 5 litros e faço a mesma coisa outra vez. Depois abasteço o carro de novo no mesmo posto, na mesma bomba e, de preferência, com o mesmo frentista. Aí existe um circuito determinado na cidade para aferir o consumo urbano, ou seja, tenho de fazer sempre o mesmo caminho, no mesmo horário. Ah, e sem ar-condicionado, independentemente do calor que estiver fazendo. Imagine eu no trânsito paulistano, com um carro importado caríssimo, suando e só com uma fresta da janela aberta... ninguém entende nada quando vê. E depois faço a medição do consumo rodoviário no deslocamento de São Paulo a Tatuí, sempre percorrendo exatamente o mesmo trajeto.

AE E depois, chegando à pista?

AS Eu uso um aparelho que funciona por GPS, chamado VBox, que me dá os números reais do que estou fazendo na pista. Primeiro vem o teste de retomada. São três: de 40 a 80 km/h, de 60 a 100 km/h e de 80 a 120 km/h. Cada um deles é feito três vezes e o resultado é a média desses três. Depois vem o de aceleração: fazemos o teste de zero a 100 km/h e o de zero a mil metros pelo menos quatro vezes. Na sequência, o de frenagem, de 100 km/h a zero, de 80 km/h a zero e de 60 km/h a zero, também três vezes cada. Todos são feitos sempre nos mesmos pontos da pista, no mesmo horário, exatamente da mesma forma. É uma rotina muito repetitiva e específica. E, de novo, com o ar desligado e as janelas fechadas.

Careca em uma daquelas fotos dignas de porta-retrato: feita pelo teto solar a bordo de um Volkswagen Jetta GLI

Em uma de suas missões recentes: flagrando o novo VW Nivus com o VBox instalado e pronto para o teste

AE Agora, de fato, não está mais parecendo algo tão glamouroso assim...

AS Também é um trabalho um pouco solitário, pois eu tenho que ficar sozinho no carro. Afinal, uma pessoa a mais aumentaria o peso e, é claro, alteraria o resultado. Bem, depois da pista vou para uma sala e analiso os dados colhidos pelo equipamento; se vejo alguma inconsistência, volto e refaço tudo. Quando está tudo ok, saio de Tatuí para voltar para São Paulo e só aí paro para almoçar. É que fazer os testes de barriga cheia não é uma boa ideia...

AE Tem algum teste que você não gosta de fazer?

AS O de porta-malas. Nesse, preciso pegar uns tijolinhos de isopor e ir encaixando um por um. Cada tijolinho equivale a um litro de capacidade, então você pode imaginar: em um carro que tem porta-malas de uns 500 litros, são 500 tijolinhos para colocar. Na editora, temos mil tijolinhos, mas quando é preciso medir também a capacidade com os bancos rebatidos, que geralmente passa disso, ainda preciso utilizar caixas, calculando antes quantos tijolinhos cabem em cada uma. E depois tenho que tirar tudo e guardar de volta. Ainda bem que hoje em dia esse teste só é feito em casos muito específicos.

AE E houve algum teste em que algo deu errado ou muito errado?

AS Sim, mas felizmente nunca por causa de um acidente ou algo parecido. De duas ocasiões me recordo bem: uma foi com um Ford Focus automático, em que o câmbio estourou sem explicação e "lavou" a pista de óleo e peças. A outra foi com um JAC J3, cujo pedal de freio entortou no teste de frenagem. Na época, nós brincamos que ele era tão tímido que se escondeu atrás do pedal do acelerador...

Segurança, desempenho e tecnologia são os atrativos do Kardian

NOVIDADE NO MERCADO DE SUVS COMPACTOS

ELEITO O MELHOR VEÍCULO DA CATEGORIA, O RENAULT KARDIAN APRESENTA PROPOSTA DE ALTO DESEMPENHO COM TECNOLOGIA EMBARCADA E EXPERIÊNCIA PERSONALIZADA

FOTOS: DIVULGAÇÃO

O SUV compacto da Renault é um marco na era 4.0 da montadora, que segue investindo no aumento da geração de valor para o cliente

Um dos principais lançamentos de 2024, o Renault Kardian se destaca pela combinação entre performance, segurança, design e tecnologia. Com um projeto que marca a estreia da plataforma RGMP no Brasil, o modelo tem entre seus diferenciais o motor 1.0 turbo TCe de 125 cv com 220 Nm de torque, atualmente considerado o 1.0 turbo mais forte do país. O desempenho é impulsionado pela presença do câmbio automático efficient dual clutch (EDC) com e-shifter. Além disso, o veículo oferece três opções de condução multisense, incluindo modo esportivo.

A partir de uma tecnologia com resultados comprovados em mais de 1,3 milhão de carros ao redor do mundo, o conjunto agiliza a troca das marchas sem interrupção no torque, favorecendo conforto e reatividade, com marchas que também podem ser trocadas manualmente nas paletas do câmbio tipo borboleta. Outra vantagem do EDC é o sistema de dupla embreagem úmida, que otimiza o resfriamento e aumenta a vida útil do câmbio. Uma versão manual também está prevista para os próximos meses.

Os destaques do Kardian ainda incluem um projeto de segurança robusto, que reúne características como controle de velocidade adaptativo (ACC), câmera multiview, farois full LED e alerta de ponto cego (BSW), além de alerta de colisão frontal (FCW), distância segura (DW) e frenagem automática de emergência (AEB). O conjunto de airbags de série conta com seis bolsas de proteção — duas frontais, duas laterais e duas do tipo cortina.

Eleito o melhor SUV da categoria pela mídia especializada e por formadores de opinião, o modelo conquistou o selo de reconhecimento Qual Comprar, da Revista Autoesporte. De acordo com Aldo Costa, diretor de Marketing da Renault, o lançamento coroa a nova fase da montadora no Brasil. “O Kardian inaugura uma série de novas tecnologias que estamos trazendo para o país. Trata-se de um processo que contemplou a reformulação de todo o parque industrial para a era 4.0 e que marca a nossa transição como uma empresa focada na geração de valor para o cliente final”, diz.

DESIGN E TECNOLOGIA

Os diferenciais do Renault Kardian também podem ser observados na proposta de design que equilibra elegância, conforto e praticidade. Com 4,12 metros de comprimento e entre-eixos de 2,60 metros, o SUV oferece amplo espaço interno para seus ocupantes, abrigando um porta-malas de 410 litros (VDA). Os traços de modernidade da carroceria são ressaltados pelas linhas audaciosas e pelos aros de rodas de liga leve diamantados de 17 polegadas.

O interior conta com um console mais alto, com capacidade de oito litros para a armazenagem de objetos, apoio de braço integrado e recarga por indução sem fio. A proposta de conectividade também está presente no painel de instrumentos digital de sete polegadas com três modos de visualização distintos. A solução de ambient lighting permite a escolha de oito opções de cores para o fundo da tela do painel, automaticamente harmonizado com iluminação em LED dos painéis das portas dianteiras.

A central multimídia, por sua vez, está instalada em uma tela de oito polegadas com design flutuante e respostas rápidas aos comandos do usuário. “O objetivo é oferecer tecnologia de ponta a partir de uma abordagem humanizada. Todas as inovações fazem parte de uma proposta que tem como foco servir ao condutor e aos passageiros com funcionalidades práticas de conforto e segurança”, diz Costa.

RAIO-X: RENAULT KARDIAN

Os destaques da nova aposta da montadora para o mercado brasileiro de SUVs compactos

DESEMPENHO
Motor turbo 1.0 com 125 cv de potência e 220 Nm de torque, com 90% da força máxima disponível a 1.750 rpm. Com seis furos por injetor, é o veículo mais econômico do segmento no consumo urbano, com índices de 13,1 km/l com gasolina e 9 km/l com etanol.

DIRIGIBILIDADE
Câmbio automático com dupla embreagem imerso em óleo efficient dual clutch (EDC). A conexão com o motor é feita por meio de um sistema de volante bimassa, que proporciona amortecimento e agilidade sem interrupção no torque. O modo manual pode ser acionado a partir do uso de paddle-shifts localizados atrás do volante.

SEGURANÇA
Ótima performance em curvas, conjunto de seis airbags, tecnologias de controle de velocidade adaptativo (ACC), câmera multiview, alerta de ponto cego (BSW), alerta de colisão frontal (FCW), distância segura (DW), sensor crepuscular, frenagem automática de emergência (AEB) e assistente de partida em rampa (HSA).

DESIGN
Primeiro veículo produzido no Brasil com a nova identidade de marca da Renault. Baseada no formato de losango, a grade frontal exibe desenhos em formato de diamante com efeito 3D. As barras de teto podem ser configuradas em sentido longitudinal ou transversal diretamente pelos proprietários.

CONECTIVIDADE
Painel de instrumentos digital com opções personalizadas de configuração e iluminação ambiente. O Renault Kardian também vem equipado com sistema de carregamento por indução e central multimídia de oito polegadas.

Que vençam os melhores!

PRINCIPAL PREMIAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA CHEGA À 58ª EDIÇÃO APRIMORADA E COM NOVAS CATEGORIAS

O Carro do Ano Autoesporte, maior e mais tradicional premiação da indústria automobilística brasileira, está chegando. E com novidades. Além das categorias tradicionais, como Carro do Ano (modelos até R$ 200 mil), Carro do Ano Premium (de R$ 200 mil a R$ 400 mil), Carro do Ano Superpremium (de R$ 400 mil a R$ 600 mil), Picape do Ano (até R$ 300 mil), Picape do Ano Premium (acima de R$ 300 mil) e Carro do Ano Esportivo, a 58ª edição terá a estreia do Carro do Ano Luxo, para veículos acima de R$ 600 mil. O evento também reformula a categoria de motores, passando de duas para três e com nova segmentação: Combustão, Híbrido e Elétrico. Os vencedores serão revelados no dia 26 de novembro, data em que acontecerá a cerimônia de entrega dos troféus.

APONTE SEU CELULAR PARA O CÓDIGO AO LADO E ACESSE O REGULAMENTO COMPLETO DO CARRO DO ANO 2025 AUTOESPORTE. VENCEDORES SERÃO CONHECIDOS NO FINAL DE NOVEMBRO. FAÇA SUAS APOSTAS!

CONHEÇA O CORPO DE JURADOS DO CARRO DO ANO AUTOESPORTE 2025

Boris Feldman – *AutoPapo*
Fernando Calmon – *Alta Roda*
Ricardo Dilser – *TV AutoEsporte*
Tião Oliveira – *Jornal do Carro*

Camila Camanzi – *Carros com Camanzi*
Clayton Sousa – *Última Marcha*
Felipe Hilzendenger – *Opinião Sincera*
Giu Brandão – *Mundo Sobre Rodas*
Guilherme Muniz – *CBN*
João Anacleto – *A Roda*
Júlio Trindade – *Motor1/InsideEVs*
Marlos Ney Vidal – *UOL/Autos Segredos*
Rafaela Borges – *UOL/Primeira Classe*

Cléber Willian Gomes – *FEI*
Erwin Franieck – *Conselheiro SAE Brasil*
Marcelo Alves – *Poli/USP*
Paula Mascari – *Criadora de conteúdo*
Paulo Consonni – *AEA*
Tarcísio Dias – *Mecânica Online*

André Paixão – *Editor-executivo*
André Schaun – *Editor*
Cauê Lira – *Repórter*
Jady Peroni – *Repórter*
Leonardo Felix – *Diretor de redação*
Raphael Panaro – *Editor-chefe*
Vitória Drehmer – *Repórter*

10/10 Data final para lançamentos e divulgação de preços

15/10 Divulgação dos finalistas do Carro do Ano 2025

22/11 Prazo final para envio dos votos por parte dos jurados

26/11 Cerimônia de premiação e divulgação dos vencedores do Carro do Ano 2025

5 COISAS SOBRE...

BYD **DOLPHIN MINI**

R$ 115.800

O BYD Dolphin Mini mal chegou e já se estabeleceu como o carro elétrico mais vendido no Brasil: são 10.536 emplacamentos até julho, segundo a Fenabrave. Com proposta urbana, o hatch traz um motor de 75 cv e 13,8 kgfm, além de 38 kWh de baterias e 280 km de autonomia (Inmetro). O modelo é vendido em versões de quatro ou cinco lugares — nosso teste foi feito com a de quatro assentos, R$ 4 mil mais barata. Os preços são fixos com qualquer pintura ou opção de acabamento.

MOTIVOS PARA FUGIR

1

DESEMPENHO NA CIDADE
O Dolphin Mini tem potência de Fiat Mobi 1.0 e torque de Argo 1.3. Assim, desenvolve ótimas arrancadas e retomadas, mas sofre a velocidades mais altas. O zero a 100 km/h em nosso teste foi de 14,5 segundos. A máxima oficial é de 130 km/h, mas conosco o velocímetro não passou de 104 km/h.

SUSPENSÃO
Direto e reto para o item mais controverso do Dolphin Mini: a suspensão. Excessivamente mole e com pouco curso, faz qualquer passageiro sofrer de tanto chacoalhar em ruas esburacadas. Isso sem falar nas pancadas secas de batente e fim de curso. Faltou adaptá-la à realidade brasileira.

2

DINÂMICA NA CIDADE
Apesar de ter apenas 11 centímetros de vão livre do solo, o Dolphin Mini não sofre tanto para passar por lombadas e valetas. Os balanços dianteiro e traseiro curtos ajudam a compor ângulos generosos de ataque e saída. A direção elétrica é direta e a carroceria demonstra bom nível de estabilidade.

PORTA-MALAS
Os 230 litros declarados pela fabricante são muito pouco para transportar qualquer bagagem de maior porte. Um motorista de aplicativo, por exemplo, dificilmente conseguirá levar um passageiro ao aeroporto com malas médias ou grandes para uma viagem internacional.

3

AUTONOMIA REAL
Apesar dos 280 km oficiais, o Dolphin Mini passa fácil dos 300 km de autonomia real, número ótimo para uso urbano. A recarga rápida (DC) a até 40 kW não impressiona, mas vai de 30% a 80% em 30 minutos. Já a lenta (AC), a 6,6 kW, demanda seis horas para uma carga completa.

AR-CONDICIONADO
Além de não gelar tanto, o que é até estranho para um carro chinês, o ar do Dolphin Mini tem comandos escondidos na central multimídia, o que compromete a ergonomia e a segurança. Além disso, a tela de duas zonas é falsa e a climatização é unificada em intensidade e temperatura.

4

ESPAÇO INTERNO
Mesmo homologado para quatro passageiros — e não cinco — na versão de entrada, o elétrico da BYD tem uma fileira traseira espaçosa para duas pessoas, com excelente nível de espaço para cabeça, ombros e pernas. O aproveitamento dos 2,50 metros de entre-eixos é exemplar.

GARANTIA
Apesar dos prazos ampliados, a BYD ainda oferece uma garantia confusa: seis anos para motor, transmissão e baterias; três anos para sistemas como central multimídia e caixa de direção; e só seis meses para itens como lâmpadas, fluidos, pneus, limpadores e freios.

5

ACABAMENTO E ITENS DE SÉRIE
Estão entre os maiores diferenciais do Dolphin Mini. As telas digitais no painel dão charme tecnológico ao modelo e o padrão do acabamento surpreende. Mas... atenção: em nosso teste, a borracha do vidro do motorista estava fazendo barulho, sinal de que pode estar se soltando.

EXCENTRICIDADES
Prepare-se para excentricidades como só um limpador de para-brisa, nenhum no vidro traseiro e pneus 175/55 R16 que só o Dolphin Mini tem. Por outro lado, há vidro elétrico um-toque e antiesmagamento para o motorista, carregador por indução e projeção de celulares sem fio.

FABIO ARO

COLUNA

Incentivo fiscal? Não, obrigado

COM QUEDA NAS TAXAS DE JUROS, RESULTADO DE VENDAS É MELHOR DO QUE COM IMPOSTO MENOR

Marli Olmos
Repórter especial do *Valor Econômico* especializada na indústria automobilística

No início de junho de 2023, o governo federal criou um programa de incentivos fiscais para compra de carros de até R$ 120 mil. A iniciativa foi um sucesso. Alavancou vendas e o dinheiro destinado ao programa acabou em apenas um mês, muito antes do tempo previsto, que era de quatro meses.

Os recursos públicos utilizados para o programa que reduziu o IPI, por meio da reoneração do diesel, somaram R$ 800 milhões para automóveis e comerciais leves.

A medida foi euforicamente celebrada pelos dirigentes da indústria, que se queixavam da queda de vendas e do excesso de capacidade nas fábricas.

Apenas no último dia do mês de vigência do programa, que ofereceu descontos entre R$ 8 mil e R$ 10 mil, foram emplacados 27 mil veículos — um recorde histórico. Como as concessionárias tinham altos estoques, a vantagem dos descontos teve efeito nas vendas do mês seguinte.

Ninguém sabia o que ia acontecer depois. Mas tanto o governo como dirigentes das montadoras apostavam que o fim do programa de incentivos coincidiria com o início de um período de queda nas taxas de juros, o que ajudaria a compensar a elevação nos preços provocada pela interrupção do benefício. E foi o que, de fato, acabou acontecendo.

Mesmo quem acreditou nessa tendência temia, por outro lado, que as vendas de carros no fim da primeira metade e início do segundo semestre de 2024 pudessem ser menores em relação a um ano atrás, simplesmente porque a base de comparação era um período de incentivos fiscais e de abatimentos nos preços.

Mas o crescimento de vendas neste ano tem sido contínuo. Julho foi o melhor mês do ano, com 242 mil veículos emplacados, um aumento de 13,1% em relação a um ano atrás. Os volumes acumulados ao longo do ano têm sido tão bons que, em junho, a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) decidiu elevar a projeção de vendas para 2024 de 6,1% para 10,9%.

O que move o mercado hoje é a queda dos juros e maior oferta de crédito. A média da taxa de juros para financiamento de carros novos, que por muito tempo ficou em torno de 30% ao ano, oscila agora em torno dos 24%.

Dados da Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras (Anef) mostram que, no primeiro semestre, o volume de recursos liberados para financiamentos de veículos aumentou 33,2% na comparação com o mesmo período do ano anterior, num total de R$ 127,3 bilhões. O saldo total das carteiras apresentou um aumento de 15,7%, com R$ 449,9 bilhões.

Além disso, a inadimplência também caiu. O percentual de contratos de Crédito Direto do Consumidor (CDC) com atrasos acima de 90 dias passou de 5,5% para 4,5%. Outra mudança de tendência mostra que metade das vendas é feita por meio de financiamentos. Há um ano, a maioria dos negócios era feita à vista.

Aliadas ao aumento de vendas, as notícias de que mais consumidores que adquiriram um carro têm conseguido honrar seus compromissos e que metade das vendas de modelos novos volta a ser financiada indicam que, no mercado de veículos, a maior oferta de crédito é de longe mais eficiente do que qualquer subsídio.

GETTY IMAGES

COLUNA

Um ATR-72 a cada dia

É QUANTO O TRÂNSITO BRASILEIRO MATA EM 24 HORAS. E NINGUÉM SE COMOVE

Luiz Guerrero é jornalista, apaixonado por carros antigos (originais) e motos de qualquer época

Acidentes com aeronaves são tão trágicos quanto os de automóveis. Mas por que as mortes no trânsito não têm a mesma repercussão e não nos mobilizam tanto quanto as dos acidentes aéreos? O trânsito brasileiro mata cerca de 82 pessoas por dia. É como se um ATR-72, a aeronave da Voepass que caiu em Vinhedo no começo de agosto, despencasse a cada 24 horas. E, no entanto, as fatalidades diárias sobre rodas não são pranteadas na mesma proporção — só ganham manchetes quando envolvem "carros de luxo" dirigidos por "empresários". Acidentes com carros comuns, guiados por gente comum, deixaram de ser notícia, tornaram-se banais.

As estatísticas mostram que a probabilidade de um avião cair é de 0,000017%, o que significa um acidente a cada 351 mil decolagens. A chance de alguém morrer em um acidente aéreo é de uma em 11 milhões, de acordo com estudo divulgado em 2017 pela Escola de Medicina de Harvard. Os riscos são (bem) maiores em terra firme: segundo o estudo, a possibilidade de alguém não sair com vida de acidentes de automóveis é de uma em 5 mil. Os dados, vale ressaltar, levaram em conta o número de vítimas fatais nas estradas dos Estados Unidos (37.461 mortes em 2016, época em que a pesquisa foi feita). Mas nos dão ideia aproximada do risco em cada uma das situações.

Por óbvio, as estatísticas não levam em conta a proporção numérica entre carros e aeronaves. Há mais carros que aviões. No Brasil, rodam perto de 60,4 milhões de veículos de duas e quatro rodas; já as aeronaves, entre aviões e helicópteros, somam 9.824. Porém, um fator explica por que o avião é mais seguro do que o automóvel: protocolos de prevenção de riscos.

Para tirar um avião do solo, piloto e copiloto são obrigados a checar cada componente vital da aeronave, procedimento que pode envolver até 82 verificações no caso de um Airbus A320. Mas para chegar até o cockpit, o piloto enfrenta um ano de curso teórico, até 1,5 mil horas de voo e é submetido a um rigoroso exame clínico e psicológico para conseguir seu brevê. Em sete anos, em média, ele estará apto a comandar um Airbus A380, maior avião comercial hoje em operação. As rotas, que são as estradas virtuais percorridas nas alturas, são monitoradas por uma rede de controladores de voo, especialistas altamente treinados para a função. E, em tese, a aeronave é submetida a inspeções a cada cem horas de voo. Cada acidente — ou incidente — é investigado e resulta em relatórios que circulam por todo o mundo para prevenir ocorrências similares.

Agora vamos voltar a colocar os pés no chão. Para conseguir uma carteira de habilitação (CNH) no Brasil, os únicos requisitos são ter 18 anos e ser semialfabetizado. Os Centros de Formação de Condutores ou autoescolas não formam e os exames médicos obrigatórios não examinam. Em meu teste psicotécnico, as questões vieram acompanhadas de um gabarito com as respostas corretas. E o recém-habilitado já pode começar a acelerar um carro de 500 cv ou uma moto superesportiva. As estradas são mal sinalizadas e malconservadas. E sempre se pode apelar para uma gambiarra para manter o carro rodando. Não é difícil entender por que o Brasil ocupa a quarta posição no ranking global de mortandade no trânsito.

A propósito, caro motorista: checou a calibragem dos pneus do seu carro antes de dar a partida?

LAURA ANDRADE

A 4ª GI-GAN-TE

HYUNDAI PREPARA MAIOR OFENSIVA DE LANÇAMENTOS DESDE QUE CHEGOU AO BRASIL COMO FABRICANTE, EM 2012

André Schaun

A Hyundai é um fenômeno no Brasil. Em pouco mais de uma década, passou de marca que vendia bons carros médios importados a uma das maiores fabricantes do país. E, agora, se prepara para a maior renovação de produtos de sua (ainda curta) história em nosso mercado. Nos próximos anos, os sul-coreanos vão colocar nas lojas uma reestilização profunda do Creta e uma nova família HB20, além de trazer versões atuali-

PROJEÇÕES JOÃO KLEBER AMARAL

NOVA FAMÍLIA HB20

O SUCESSO DA HYUNDAI PASSA, obrigatoriamente, por duas cidades: Piracicaba (SP) e Anápolis (GO). Essas são as localidades das fábricas responsáveis por produzir parte das novidades da marca nos próximos anos. Começando pelo interior paulista, a unidade inaugurada em 2012 pertence à própria Hyundai, opera em três turnos e tem capacidade para montar 220 mil veículos ao ano. Hoje, saem de lá HB20, HB20S e Creta. O SUV compacto reestilizado já está sendo preparado e é o primeiro dos lançamentos confirmados. Se tudo der certo, chega às lojas no fim deste ano.

Nos meses seguintes, a fábrica de Piracicaba passará por mudanças para receber a nova família HB20, também já em preparação. **Autoesporte** ouviu fornecedores que trabalham nos projetos da próxima geração do hatch e de um inédito SUV de entrada, ainda sem nome definido, que vem para concorrer com Fiat Pulse, Renault Kardian e os vindouros SUVs derivados de Volkswagen Polo e Chevrolet Onix. A consequência negativa é que não haverá mais espaço para o HB20S, que deve sair de linha em meados de 2026.

Comecemos pelo HB20. A nova geração vai resolver o principal problema do compacto: a falta de espaço interno. Ainda que as reestilizações profundas sugiram que o modelo tenha trocado de plataforma, o hatch usa a mesma base há 12 anos. Nesse período, viu os rivais cresce-

NOVO HB20 TERÁ A FAMOSA OUSADIA ESTILÍSTICA DA HYUNDAI

zadas de grandes sucessos, como Tucson e Santa Fe. Por fim, vai rechear os showrooms com modelos híbridos, elétricos e esportivos, como Kona, Ioniq 5 e Elantra N.

Nas próximas páginas, você vai conferir um dossiê que preparamos com as principais novidades da Hyundai para o Brasil nos próximos anos. E poderá entender como os sul-coreanos pretendem redefinir o conceito de "as quatro gigantes" do mercado brasileiro.

HB20 vai crescer e deve se tornar referência em espaço interno

rem em comprimento e entre-eixos, sem, porém, poder fazer muita coisa. Na próxima geração, prevista para meados de 2026, haverá um incremento considerável de cerca de 10 centímetros no comprimento, passando para algo perto de 4,10 metros. Como referência, o Polo tem 4,07 m e o Onix, 4,16 m. Se não será o mais comprido da categoria, o entre-eixos deve ser referência. A expectativa é de que haja aumento de 5 cm, dos atuais 2,53 m para 2,58 m, superando os concorrentes de Volkswagen (2,57 m) e Chevrolet (2,55 m).

Outras medidas relevantes são 1,80 m de largura e 1,50 m de altura. No porta-malas, existe a expectativa de que o estepe seja substituído por um kit de reparo. Assim, o volume pode subir dos atuais 300 litros para 330 litros.

Sob o capô, o próximo HB20 vai manter as opções atuais. Sem previsão de eletrificação em um futuro próximo, o hatch seguirá apenas com trem de força de 1 litro, em variantes aspirada (de 80 cv e 10,2 kgfm) e turbo (120 cv e 17,5 kgfm), com câmbio manual de cinco marchas para a primeira e automático de seis para a segunda. Ao menos o pacote de equipamentos vai melhorar, com a chegada do sistema ADAS de segurança ativa do Creta, que inclui frenagem de emergência e alerta de saída de faixa, além de quadro de instrumentos digital. Esses recursos só devem equipar as versões de topo.

Curioso pelo visual? Eis que a Hyundai não quer repetir o erro do facelift profundo de 2019, quando a rejeição foi grande. Porém, considerando a tradição dos sul-coreanos de ousar no estilo, o próximo HB20 será muito diferente de qualquer outro hatch do mercado brasileiro, como as projeções de João Kleber Amaral indicam. Começando pela dianteira, com o capô alongado e baixo em forma de cunha, completado por faróis estreitos que formam a letra H e são unidos pela já característica grade iluminada da fabricante.

Na parte de trás, o estilo do "primo" gringo i20 está presente em elementos como a coluna C e a tampa do porta-malas. As lanternas serão bem características, em forma de bumerangue e sem efeito tridimensional.

Seguindo a tendência, novo SUV de entrada substituirá o HB20S, que sairá de linha em 2026

NOVO SUV DE ENTRADA

RIVAL DE PULSE E KARDIAN AINDA NÃO TEM NOME DEFINIDO

AINDA NÃO ESTÁ CLARO SE O SEGUNDO membro da nova família HB20 chegará antes ou depois do hatch. Considerando a crescente demanda (e também a oferta) no segmento de SUVs de entrada, é possível que os coreanos acelerem o desenvolvimento do modelo que vai substituir — ao menos nas linhas de produção de Piracicaba (SP) — o HB20S. Estamos falando de um rival de peso para Kardian, Pulse e companhia. E que também vai matar o Creta Action, versão da primeira geração do SUV que ainda é vendida aqui.

Certo é que o novo SUV não será nem o Exter nem o Venue, opções oferecidas pela Hyundai em países como a Índia. A criação inédita até pode chegar a outros mercados, mas está sendo desenvolvida especialmente para o Brasil. Até no desenho o futuro lançamento vai se diferenciar. Para isso, beberá da fonte de design do novo Kona — ou seja, conjunto óptico dividido em duas peças, tanto na frente como atrás. Ainda assim, as formas gerais da carroceria do novo Hyundai

são muito mais parecidas com as de modelos conhecidos pela robustez, como o novo Renault Duster que não temos no Brasil: capô elevado, caixas de roda pronunciadas e vincos nas portas farão dele o mais SUV dos modelos derivados dos hatches pequenos.

O porte também deve intimidar os concorrentes. Medidas preliminares apontam 4,20 m de comprimento, 2,60 m de entre-eixos e 1,60 m de altura. Como referência, o Volkswagen Nivus tem 1,53 m. E já que citamos o rival, o porta-malas deve ficar com capacidade próxima aos 415 l do SUV cupê da marca alemã.

Por ocupar uma faixa de preços mais restrita, entre R$ 120 mil e R$ 150 mil, o novo SUV da Hyundai vai oferecer apenas uma motorização. Trata-se de um conjunto formado por um propulsor de 1 litro turbo de três cilindros flex, assim como o dos rivais. É o mesmo que já equipa HB20 e Creta. São 120 cv de potência e 17,5 kgfm de torque. A única opção de câmbio é o automático de seis marchas. Dois possíveis nomes para ele são Elexio e Leonis.

Novo SUV fará a ponte entre o HB20 e o Creta na gama da Hyundai

O QUE MAIS VEM AÍ

A SEGUNDA PARTE DA EXPANSÃO passa por Anápolis e pela Caoa. Após desavenças entre as empresas, um acordo selou a paz e abriu espaço para o crescimento da linha. Sem espaço na fábrica de Piracicaba, a Hyundai vai pagar para o grupo brasileiro produzir alguns veículos na unidade de Goiás. Além disso, esses modelos, bem como os importados, passarão a ser oferecidos na rede de concessionárias da Hyundai Motor Brasil (HMB). Nos próximos dois anos haverá ao menos cinco novidades, entre SUVs, elétricos e até a volta do sedã Elantra.

HYUNDAI IONIQ 5

O próximo lançamento será o hatch elétrico Ioniq 5. Um dos modelos mais modernos da marca, tem medidas generosas: 4,63 metros de comprimento e 3 m cravados de entre-eixos.

HYUNDAI
TUCSON

O mais conhecido dos Hyundai nos anos 2010 voltará a ser protagonista no Brasil. Isso porque, a partir de meados do ano que vem, a nova geração passará a ser produzida em Anápolis. O fato de ser vendido nas lojas da HMB fará com que ele volte a ser competitivo no segmento que hoje é dominado por Jeep Compass e Toyota Corolla Cross. A motorização ainda é um mistério: no exterior, há versões que usam um 2.5 aspirado de 187 cv e também variantes híbridas, que combinam um 1.6 turbo a unidades elétricas — nesse caso, as potências são de 231 cv ou 268 cv.

HYUNDAI
SANTA FE

Velho conhecido dos brasileiros, o novo Santa Fe chega no ano que vem com roupagem mais aventureira e traços que lembram o Land Rover Defender. Com espaço para até sete pessoas, promete uma lista ampla de recursos de segurança e tecnologia, além de acabamento caprichado. O preço deve ficar acima dos R$ 450 mil cobrados pelo Palisade.

HYUNDAI
ELANTRA

O retorno do sedã Elantra ao Brasil deve acontecer em grande estilo: com a variante assinada pela divisão esportiva N que traz motor 2.0 turbo de 280 cv e 40 kgfm de torque. O tempo para ir até 100 km/h é de apenas 5,3 segundos. A chegada, entretanto, pode demorar. Ainda que uma unidade tenha sido trazida ao Brasil para demonstração, o lançamento deve ficar só para 2026.

O Brasil deve contar com a versão mais cara, de 305 cv e 61,7 kgfm. Seu pacote de baterias é de 72,6 kWh, com autonomia de 500 km no ciclo europeu WLTP. Chega em outubro, com preços partindo da casa dos R$ 250 mil.

HYUNDAI
KONA

Os planos da Hyundai mudaram e a versão elétrica do novo Kona não será mais lançada. Com isso, caberá ao híbrido ser a opção imediatamente acima do Creta. Há, inclusive, estudos para a produção em Anápolis, o que faria o SUV escapar dos crescentes impostos de importação. O conjunto mecânico é o mesmo da primeira geração: um motor 1.6 aspirado que trabalha com um elétrico. Combinados, entregam 140 cv de potência e 27 kgfm de torque. O porte é um pouco maior que o do Creta: 4,35 m de comprimento e 2,66 m de entre-eixos.

DIVULGAÇÃO

DÉJÀ-VU

AGRADECIMENTO: Rota 127 Campo de Provas / www.rota127.com.br

CHINÊS

SUVS HÍBRIDOS PLUG-IN, AGORA COM BATERIAS RENOVADAS E PREÇOS QUASE IDÊNTICOS, ENFRENTAM-SE EM UM NOVO COMPARATIVO. QUAL LEVA A MELHOR?

Vitória Drehmer
Murilo Góes

R$ 239.000
GWM
HAVAL H6 PHEV19

Song Plus é equipado com seletor de marchas no estilo joystick; já o H6 PHEV19 traz sistema giratório

Pouco se falava em carros chineses no Brasil há dez anos. Acrescentando híbridos nessa busca, a conta ficava ainda menor. Hoje, a história é (bem) diferente. BYD e GWM já fazem parte das 15 marcas de veículos mais vendidas no país e são até rivais, por liderarem as vendas de híbridos plug-in no Brasil com o Song Plus e o Haval H6, respectivamente.

Até julho deste ano, o BYD Song Plus garantiu 11.735 emplacamentos. O GWM Haval H6 teve 8.393 registros no período. Será que os números mostram qual deles é o melhor? Como essa regra nem sempre é váli-

da, **Autoesporte** coloca os chineses lado a lado para um comparativo. É hora de descobrir qual deles é o verdadeiro vencedor.

E não, você não está tendo um déjà-vu. A dupla realmente já foi comparada antes. Só que a concorrência nessa categoria é acirrada e as fabricantes resolveram fazer alterações em seus dois SUVs médios na linha 2025.

A BYD, por exemplo, lançou o Song Plus 2025 com um conjunto de baterias maior. Foi-se o de 8,3 kWh, veio no lugar dele um de 18,3 kWh do tipo Blade. Como consequência, o SUV ficou R$ 10 mil mais caro: R$ 239.800.

Isso tudo foi feito só para bater de frente com o Haval H6 PHEV, que já trazia baterias de 34 kWh. A entrega superior, no entanto, fazia o GWM ter um preço de R$ 269 mil — diferença significativa de R$ 29.200.

Como resposta, a GWM introduziu uma nova configuração intermediária na gama de seu best-seller. Trata-se do H6 PHEV19, que, como o nome já diz, traz baterias de 19 kWh e custa R$ 239 mil. Parece feito na medida para encarar o Song Plus, tanto que a diferença de valores é de apenas R$ 800, deixando a disputa de igual para igual.

Justamente as baterias colocam os chineses em posições diferentes. Enquanto o BYD Song Plus 2025 roda 68 km apenas no modo elétrico, segundo o Inmetro, o H6 PHEV19 chega um pouco mais longe sem gastar uma gota de gasolina: 74 km. Se fosse um jogo, o árbitro marcaria ponto para a GWM.

SUV da BYD oferece acabamento com mais cores; o modelo da GWM tem interior menos sofisticado

Durante os testes, comprovamos que os dois rivais permitem ir até um pouco além desses números na vida real. Tudo depende de fatores como o estilo de condução, o relevo do trajeto (com mais subidas ou descidas) e o nível de regeneração escolhido. O BYD oferece duas opções: padrão e alto. Já o GWM tem um nível a mais, deixando a variação mais perceptível. Boa notícia, pois o condutor precisa pressionar menos vezes o pedal do freio do H6 caso escolha o nível mais alto de frenagem regenerativa. E o pedal fundo, borrachudo, é uma das características mais incômodas do H6.

Na linha 2025, o Song Plus melhorou a potência de carregamento de 3,3 kW para 6,6 kW, o que manteve em cerca de 3 horas o tempo de uma recarga completa (visto que a bateria mais que dobrou). Contudo, continua a oferecer apenas carga lenta em corrente alternada (AC). O H6 PHEV19, por sua vez, oferece carga rápida em corrente contínua (DC) a até 33 kW, para completar 80% da capacidade em apenas 28 minutos.

Próxima análise: motorização. O Song Plus 2025 mantém o conjunto híbrido com o motor 1.5 DM-i quatro-cilindros 16V aspirado a gasolina de ciclo Atkinson, que entrega 110 cv de potência e 13,8 kgfm de torque, e um motor elétrico dianteiro de 179 cv e 32,5 kgfm. São 235 cv e 40,8 kgfm de potência e torque combinados. O câmbio, chamado e-CVT, tem uma marcha física e preenche as demais relações com o motor elétrico.

Já a GWM tirou o motor elétrico traseiro e a tração integral do H6 PHEV19. O conjunto dianteiro combina a unidade 1.5 quatro-cilindros 16V turbo a gasolina, de ciclo Miller, de 150 cv e 23,4 kgfm, a um elétrico de 177 cv e 30,6 kgfm. Em relação à versão PHEV34, a potência combinada cai de 393 cv para 326 cv. O torque, de 54 kgfm, é o mesmo da versão HEV2, a única híbrida sem recarga externa do SUV. O câmbio, chamado DHT, é automatizado de dupla embreagem com duas marchas físicas, uma para médias velocidades e outra para altas. Demais relações advêm do motor elétrico.

Dupla chinesa é equipada de série com teto solar panorâmico e freio de estacionamento eletrônico

Ainda que a potência tenha caído e mesmo pesando 100 kg a mais, o H6 PHEV19 continua mais rápido que o Song Plus, por causa dos 91 cv extras. Em nosso teste no Rota 127 Campo de Provas, o zero a 100 km/h levou 7,7 segundos, contra 8,2 s do BYD.

Tão importante quanto acelerar é parar. E aquele que desempenha melhor esse papel é também o H6 PHEV19. Foram 46,3 metros para ir de 100 km/h até a imobilidade, contra 48,5 m do rival. Só que há um ponto negativo: como dissemos, é preciso apertar o pedal do freio do GWM com muito mais força que o do Song Plus para realizar a frenagem. Ainda assim, já são cinco a zero no placar.

O acerto da suspensão faz o BYD marcar seu primeiro ponto. A experiência a bordo é voltada ao conforto e há uma melhor filtragem das irregularidades do solo. No Haval, impactos mais fortes são sentidos na cabine.

A direção de ambos é leve, mas o H6 traz ajustes com os modos Conforto, Normal e Esportivo, o que deixa a sensação mais ao gosto do freguês. Por outro lado, o Song Plus garante um ponto extra em ruído: por ter vidro duplo e não simples, como o do GWM, seu isolamento acústico é melhor. Além disso, o H6 transmite na cabine um som similar ao que escutamos em filmes de carros do futuro.

Outro ponto vem com a posição de dirigir. Ainda que ambos tenham ajustes de altura e de profundidade da direção e elétrico dos bancos do motorista, o volante do GWM faz com que a pegada das mãos seja muito alta e desconfortável. O Song Plus reduz a desvantagem para 6 x 3.

Usando o modo híbrido (com os dois motores em funcionamento), nossos testes apontaram 24,4 km/l de consumo na cidade e 18,2 km/l na estrada para o Song Plus. O H6 apresentou números menores: 22,7 km/l no ciclo urbano e 17,2 km/l no rodoviário. Aqui, o peso maior e a carroceria mais alta cobram a conta: 6 x 4.

No espaço interno, apesar do entre-eixos 2 cm mais longo do Song Plus, 2,76 m ante 2,74 m, três adultos viajam na segunda fileira de forma confortável nos dois SUVs. Em ambos o assoalho é praticamente plano e há saída de ar e entradas USB do tipo A nas fileiras traseiras. O porta-malas do BYD é maior, 574 litros contra 560 l do GWM, o que torna o placar mais apertado: 6 x 5.

E o acabamento? O Song Plus vence também nesse cenário e empata a disputa. Traz boas texturas e encaixes, além de uma variedade de cores. O H6 não fica tão para trás, mas tem menos refinamento e aplicações mais simples. O destaque é o tom bronze exclusivo da versão PHEV19.

A análise final fica para a lista de equipamentos. Na linha 2025, o Song Plus tem central multimídia giratória maior, de 15,6 polegadas — que impressiona qualquer um. O painel de instrumentos é de 12,3". Por outro lado, o GWM oferece telas menores: de 12,3" e de 10,25". Só que ambos têm conexão com Apple CarPlay e

Tanto o Song Plus como o H6 PHEV19 trazem saídas de ar-condicionado e entradas USB na segunda fileira de assentos

Central multimídia do Song Plus é giratória e tem 15,6 polegadas, mas o sistema apresenta falhas quando o condutor usa o mapa do Waze. Imagens das câmeras 360° têm qualidade melhor.

GWM Haval H6 traz tom exclusivo de bronze no interior na versão PHEV19. No entanto, o SUV oferece telas menores do que as do rival, de 12,3 polegadas, e a central multimídia não é giratória.

Android Auto sem fio e funcionamento simples. O único problema da BYD é o atraso de informações na hora de usar o Waze, falha compensada pelas câmeras de 360 graus de alta qualidade — bem melhores que as do H6. A BYD vira o jogo.

A lista dos dois ainda inclui seis airbags, teto solar panorâmico, carregador de celular por indução e sistemas ativos de auxílio à condução (ADAS). Veja a lista completa ao lado. O BYD traz aquecimento nos bancos dianteiros e faróis altos automáticos, mas o GWM se sobressai com alerta de tráfego cruzado traseiro, head-up display e distância em centímetros para os demais objetos. Tudo igual novamente: 7 x 7.

Porém, como prometi mostrar um vencedor, vamos ao critério de desempate: pontos mais relevantes. O GWM Haval H6 é um pouco mais barato, mais potente e tem recarga bem mais rápida. Há, ainda, um último detalhe: os seis anos de garantia da BYD (sendo oito anos para as baterias) não cobrem todos os itens do carro. Alguns componentes possuem cobertura menor. A da GWM é de cinco anos para o veículo inteiro, sendo oito anos para as baterias.

Vitória apertada e de revirada! Quando se fala de GWM Haval H6 e BYD Song Plus, a disputa parece ser sempre assim: acirrada e com marcação cerrada. E nem sempre o mais bem-sucedido nas vendas vence no “mano a mano”.

	BYD Song Plus	GWM Haval H6
SEU BOLSO		
PREÇO	R$ 239.800	R$ 239.000
CESTA DE PEÇAS*	R$ 17.198	R$ 19.813
REVISÕES ATÉ 30 MIL KM	R$ 3.330	R$ 3.054
SEGURO**	R$ 6.546 (M) e R$ 5.918 (F)	R$ 5.146 (M) e R$ 4.275 (F)
GARANTIA	6 anos	5 anos
CONSUMO CIDADE	24,4 km/l	22,7 km/l
CONSUMO ESTRADA	18,2 km/l	17,2 km/l
MÉDIA	35 km/l	33,7 km/l
TESTE		
ACELERAÇÃO		
0 - 100 km/h (segundos)	8,23 s	7,71 s
0 - 400 m (segundos)	16 s	15,5 s
0 - 1.000 m (segundos)	29,3 s	27,6 s
Velocidade a 1.000 m	172,8 km/h	188 km/h
Veloc. real a 100 km/h	97 km/h	98 km/h
RETOMADA DE VELOCIDADE		
40 - 80 km/h (Drive)	2,83 s	3,15 s
60 - 100 km/h (Drive)	4,25 s	3,24 s
80 - 120 km/h (Drive)	5,43 s	3,52 s
FRENAGEM		
100 - 0 km/h (metros)	48,5 m	46,3 m
80 - 0 km/h (metros)	30,8 m	32,1 m
60 - 0 km/h (metros)	19 m	18,9 m
DADOS DA MONTADORA		
MOTOR	Diant., transv., 4 cil. em linha, 1.5, 16V, aspirado, injeção direta, gasolina + elétrico	Diant., transv., 4 cil. em linha, 1.5, 16V., turbo, injeção direta, gasolina + elétrico
CILINDRADA	1.497 cm³	1.499 cm³
POTÊNCIA DO MOTOR A COMBUSTÃO	110 cv a 6.000 rpm	150 cv a 5.500 rpm
TORQUE DO MOTOR A COMBUSTÃO	13,8 kgfm a 4.500 rpm	23,4 kgfm a 1.500 rpm
POTÊNCIA DO MOTOR ELÉTRICO	179 cv	177 cv
TORQUE DO MOTOR ELÉTRICO	32,5 kgfm	30,6 kgfm
POTÊNCIA COMBINADA	235 cv	326 cv
TORQUE COMBINADO	40,8 kgfm	54 kgfm
VELOCIDADE MÁXIMA	170 km/h	180 km/h
CÂMBIO	Automático, 1 marcha	DHT, 2 marchas
BATERIA	18,3 kWh	19 kWh
AUTONOMIA NO MODO ELÉTRICO	68 km	74 km
CARREGAMENTO MÁXIMO	6,6 kW (AC)	33 kW (DC)
DIREÇÃO	Elétrica	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)	Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)
FREIOS	Discos ventilados	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
PNEUS	235/50 R19	235/55 R19
TRAÇÃO	Dianteira	Dianteira
COMPRIMENTO	4,70 metros	4,73 metros
LARGURA	1,89 m	1,94 m
ALTURA	1,68 m	1,73 m
ENTRE-EIXOS	2,76 m	2,74 m
TANQUE	57 litros	55 litros
PESO	1.790 kg	1.890 kg
PORTA-MALAS (FABRICANTE)	574 litros	560 litros

GWM Haval H6 é mais rápido

BYD Song Plus é menos potente que o rival

	BYD Song Plus R$ 239.800	HAVAL H6 PHEV19 R$ 239.000
ITENS		
Airbags	6	6
Câmera 360°	S	S
Banco com ajuste elétrico	S	S
Freio de estac. elétrico	S	S
Carregador por indução	S	S
Piloto automático	S	S
Head-up display	ND	S
Teto solar	S	S
Frenagem automática	S	S
Alerta de ponto cego	S	S
Aquecimento de bancos	S	ND
Recarga externa	6,6 KW	33 KW
Faróis altos automáticos	S	ND
Central multimídia	15,6"	12,3"
Alerta de tráfego cruzado	ND	S
Modos de direção	ND	S
Assistente de perm. em faixa	S	S

S Série O Opcional ND Não disponível

NOTAS		
CONFORTO		
Acabamento	8	7
Espaço interno	7	7
Porta-malas	8	7,5
Ergonomia	7	5
Equipamentos de série	8	8
Equip. de segurança	7,5	8
Subtotal	***45,5***	***43,5***
DINÂMICA		
Motor	7,5	9
Frenagem	7,5	8
Suspensão	8	7
Desempenho	6	8
Consumo	8	9
Câmbio	8	8
Sensação ao volante	8	7,5
Subtotal	***53***	***56,5***
MERCADO		
Preço	8,5	9
Garantia	7	8
Seguro	6	7
Revisões	6	6
Preço das peças	7	6
Atualidade	10	10
Subtotal	***46,5***	***46***
TOTAL	**143**	**145**

*Cesta de peças: Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível (se aplicável)

Seguro: O valor é uma média entre as cotações das principais seguradoras do país com base no perfil padrão de **Autoesporte, sem bônus

Ainda que o BYD Song Plus seja mais econômico, tenha dirigibilidade superior e melhor acabamento, o GWM Haval H6 PHEV19 vence em quesitos relevantes do comparativo: é R$ 800 mais barato, muito mais potente, proporciona recarga da bateria em apenas 28 minutos e tem maior autonomia no modo elétrico.

ACELERAMOS

OS CARROS QUE TESTAMOS NA EDIÇÃO DE SETEMBRO

RENATO DURÃES

MOSTRANDO AS GARRAS

PEUGEOT 2008 GT | R$ 169.990

SUV CHEGA À SEGUNDA GERAÇÃO MAIS EQUIPADO, COM MUITO MAIS ESTILO E MOTOR TURBO DA FIAT

Jady Peroni

Certas coisas nunca mudam. Posso começar este texto dizendo que o ditado em questão é relativo, e uso como prova a nova geração do Peugeot 2008. O SUV compacto estreia no Brasil como linha 2025 com o motor 1.0 GSE turbo flex, já conhecido por equipar outros modelos da Stellantis, como Fiat Pulse, o irmão Peugeot 208 e o Citroën C3.

Mas não é só isso: chega mais equipado e com uma nova versão topo de linha, a GT. O 2008 veio ofensivo, com preços entre R$ 119.990 e R$ 149.990. Entretanto, desde o começo de setembro, as três versões, Active, Allure e GT, ficaram R$ 20 mil mais caras.

Isso significa que o novo 2008 GT custa agora R$ 169.990. Preço salgado contra rivais como Chevrolet Tracker, Hyundai Creta e Volkswagen T-Cross. Aliás, a Peugeot precisou adotar uma estratégia diferente para melhorar as vendas do SUV no Brasil. Nos seis primeiros meses de 2024, foram emplacadas apenas 739 unidades, segundo dados da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave). O T-Cross, por exemplo, vendeu 31.519 unidades, 40 vezes mais que o rival da marca francesa.

Algo que pode explicar essa baixa é a (até então) falta de atualização, já que só agora o Peugeot 2008 trocou de geração e recebeu a nova plataforma modular CMP, a mesma do irmão 208. Fato é que a faixa de preço maior aumenta a exigência. O design, igual ao facelift da segunda geração que já está à venda na Europa, ajuda o novo 2008. A impressão é de que o SUV (finalmente) perdeu o ar de perua anabolizada com cara de anos 2000 e está mais moderno.

Alguns itens, como a grade frontal que ganhou efeito tridimensional, além das luzes diurnas no para-choque que imitam as presas do leão, contribuem para dar ao novo 2008 um ar imponente. Faróis e lanternas são de LED. Nesta nova fase, o 2008 é o primeiro Peugeot com o novo logotipo da marca no Brasil. A versão GT ainda soma rodas de 17" com acabamento diamantado, detalhes em preto piano e teto em dois tons.

Na linha 2025, o 2008 cresceu em dimensões.

Design arrojado, boa dirigibilidade e ergonomia, mecânica confiável e bom consumo

Preço elevado, falta do ACC, espaço limitado e ausência de saídas de ar na segunda fileira

DIVULGAÇÃO

2008 2025 traz design moderno e faróis de LED

Tem 4,30 metros de comprimento (+ 14 cm), 2,61 m de entre-eixos (+ 6 cm) e 1,77 m de altura (+ 3 cm). Sendo assim, o espaço para pernas e ombros na segunda fileira está maior, embora continue um pouco aquém da média do segmento.

Algo que não chega a incomodar, mas pode atrapalhar pessoas mais altas, é o espaço para a cabeça. São meros 1,54 m de altura, pouco mais que um Volkswagen Nivus. Senti falta, também, de saídas de ar na traseira, item quase mandatório para sua faixa de preço. Pelo menos há duas tomadas USB ali, uma convencional e outra do tipo C. O porta-malas é mediano, com 374 litros. Perde para os 393 l do Tracker, os 420 l do T-Cross e os 422 l do Creta.

O grande acerto do novo Peugeot 2008 está no interior, muito mais moderno. Os comandos do ar-condicionado digital e o regulador de volume ficam no painel, de modo físico, e não na multimídia de 10,3 polegadas, o que me agrada.

O cluster digital 3D ressalta as informações. No teste, enquanto eu gravava um vídeo, surgiu um aviso para prestar mais atenção na via (já que eu olhava para a câmera), o que revela que o detector de fadiga funciona bem. Há assistentes de condução ativa (ADAS), como frenagem automática de emergência e assistente de permanência em faixa, mas falta o controle de cruzeiro adaptativo (ACC). O *grand finale* é o teto solar panorâmico elétrico.

e-2008

O Peugeot e-2008, versão elétrica do SUV compacto, já era comercializado no Brasil em sua segunda geração. No entanto, também chega à linha 2025 renovado.

Importado da Espanha, o novo e-2008 aumentou a capacidade das baterias de íons de lítio de 50 kW para 54 kW. O motor elétrico teve incremento significativo de potência, passando de 136 cv para 158 cv, mas manteve os 26,5 kgfm de torque.

Outro destaque é a autonomia: subiu de 234 km para 261 km, segundo o Inmetro. Em estações de carregamento rápido (DC) de 100 kW, o modelo leva cerca de 26 minutos para recuperar entre 10% e 80% de carga.

Outras diferenças em relação ao 2008 a combustão são a manopla de câmbio, as rodas de liga leve de 18 polegadas e a presença do controle de velocidade adaptativo (ACC). As dimensões são as mesmas do irmão argentino. O preço, porém, ainda não foi revelado pela marca.

Central multimídia do novo 2008 é a mesma do 208; SUV tem carregador por indução

DE VÁRIAS PARTES DO MUNDO

O novo 2008 é um mix de nacionalidades. É um SUV de uma marca francesa (Peugeot), produzido na Argentina — afinal, trocou a fábrica de Porto Real (RJ) pela de El Palomar (Buenos Aires) — e equipado com um motor de uma italiana (Fiat) feito no Brasil, em Betim (MG). Por falar em motor, vale explicar que o novo 2008 sul-americano aposenta os motores 1.6 EC5 aspirado e THP turbo. No lugar, vem o 1.0 turbo flex três-cilindros GSE de 125 cv de potência com gasolina e 130 cv com etanol. O torque é sempre de 20,4 kgfm.

São 43 cv a menos do que os 173 cv do famoso THP, mas mesmo assim o novo 2008 anda bem com o "conjunto Fiat". Nosso teste foi curto: rodamos cerca de 17 km em uma via recém-asfaltada de Maceió (AL). O asfalto liso contribui para um bom desempenho, mas sabemos, de outros modelos da Stellantis, que as respostas desse motor são boas.

O câmbio CVT de sete marchas simuladas se comporta bem. As marchas altas têm relação mais longa, para economizar combustível. Com gasolina, o SUV chega a fazer 13,7 km/l na estrada, segundo o Inmetro. Quem quiser uma direção mais na mão pode acionar o modo manual, com as aletas atrás

do volante. Ou, ainda, o modo Sport, que deixa as trocas mais rápidas.

"Conforto" parece definir bem o Peugeot 2008. Foi fácil encontrar boa posição para dirigir e, embora o contato tenha sido limitado, nota-se que a suspensão funciona bem e que o SUV se mostra mais silencioso.

A Peugeot diz ter grandes expectativas com o novo 2008. O SUV realmente chega com boas armas e parece oferecer um pacote equilibrado: design, conforto, dinâmica e acabamento parecem um pouco acima do padrão do segmento. Em tecnologia, ele está pareado com os rivais, assim como em desempenho e consumo. Só o espaço interno fica um pouco aquém.

O que pode (e deve) atrapalhar a vida do novo Peugeot 2008 é o preço elevado. Mas não dá para dizer que o modelo 2025 ficou na mesma. Muitas coisas mudaram, e o SUV cobra um preço por isso. Agora é esperar para ver se o consumidor aceitará pagar.

Peugeot 2008 traz alerta de ponto cego, mas a falta do ACC é um ponto negativo

Volante i-Cockpit tem pegada esportiva e fica abaixo do cluster

2008 GT
R$ 169.990

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Dianteiro, transv., 3 cil. em linha, 1.0, turbo, 12V, injeção direta, flex
POTÊNCIA	130 cv a 5.750 rpm
TORQUE	20,4 kgfm a 1.750 rpm
CÂMBIO	CVT, 7 marchas simuladas
ZERO A 100 KM/H	10,3 segundos (E)
CONSUMO (INMETRO)	12,3 km/l (urbano) 13,7 km/l (rodoviário) (G)
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)
FREIOS	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
PNEUS	215/60 R17
DIMENSÕES	**Compr.:** 4,30 metros **Largura:** 1,77 m **Altura:** 1,54 m **Entre-eixos:** 2,61 m
TANQUE	47 litros
PORTA-MALAS	374 litros (VDA)
PESO	1.300 kg

NOVA VELHA

VOLKSWAGEN AMAROK EXTREME | R$ 350.990

CAMINHONETE PASSA POR SUA MAIOR MUDANÇA EM 14 ANOS; SERÁ O SUFICIENTE PARA SE EQUIPARAR ÀS RIVAIS EM TECNOLOGIA?

André Paixão

Se em festa de rodeio não dá para ficar parado, como diz a canção de Leandro e Leonardo, o mesmo acontece entre as picapes médias. Por mais que os clientes sejam fiéis, quem não se renova perde terreno. Ranger e S10 são exemplos recentes. E eis que a Volkswagen Amarok também resolveu se mexer e recebeu a maior atualização nesses 14 anos de vida da atual geração.

Como o lançamento foi feito na Festa de Peão de Boiadeiro de Barretos (SP), nada melhor do que aproveitar o tema sertanejo para contar a história da Amarok 2025. Nossa prosa começa em 2019, quando Volkswagen e Ford anunciaram uma parceria para desenvolver carros elétricos e veículos comerciais. O lado norte-americano ficou responsável pelas novas gerações de Ranger e Amarok, porém os alemães não quiseram produzir a picape na América do Sul. O prêmio de consolação foi um investimento de US$ 250 milhões para promover uma atualização do modelo lançado em 2010. Como referência, a Ford colocou quase o triplo da quantia para criar uma Ranger completamente nova. O mais irônico é que as duas picapes saem de fábricas separadas por uma cerca nas redondezas de Buenos Aires.

Mas como a nova Amarok chega na arena das picapes médias? Apostando na força bruta e no título conquistado em ro-

CONHECIDA

DIVULGAÇÃO

Sem ADAS, Amarok usa um sistema chamado "Safer Tag"; bússola destoa no painel

deios passados: o de mais potente do segmento, com o consagrado motor V6 3.0 turbodiesel de 258 cv de potência e 59 kgfm de torque aliado ao câmbio automático de oito marchas e tração integral 4Motion.

Contudo, o ingresso para ter à disposição a versão mais cara, Extreme, é alto: R$ 350.990. Se topar pagar tudo isso, o dono terá uma picape mais moderna, pelo menos olhando de frente. Saem as linhas quadradas da década passada e entram traços arredondados, mais musculosos. Os faróis passam a ter LEDs e a parte superior da grade se torna iluminada. As luzes de neblina são as mesmas do Nivus. Porém, é só começar a olhar a lateral e a traseira para perceber que a roupagem não é tão nova. As rodas de 20 polegadas caem bem, mas os repetidores de seta nos para-lamas e a falta de acesso por chave presencial entregam que ainda estamos falando de um projeto com 14 anos de vida. Essa sensação é reforçada pela falta de mudanças na traseira e na cabine. A tampa da caçamba recebeu tipografia atualizada e o novo emblema da VW.

Ao acionar o alarme na chave canivete para destrancar as portas, sentimos a falta da comodidade do sensor presencial. Aqui, esbarramos em limitações eletro-eletrônicas de uma plataforma que não permite implantar itens tecnológicos considerados essenciais em picapes atuais. Por causa dela, como diz o título de outra canção de Leandro e Leonardo, itens como partida por botão, freio de estacionamento eletrônico e quadro de instrumentos digital são só al-

guns dos que estão presentes nas rivais mais modernas e a Amarok 2025 não recebeu.

Para melhorar a segurança (passiva), a saída foi buscar a Mobileye, uma empresa israelense de tecnologia, e recorrer ao Safer Tag, item vendido como acessório na internet. Usando uma câmera instalada no para-brisa e um diminuto display colorido no centro do topo do painel, o equipamento alerta quando a picape sai da faixa ou está próxima do veículo à frente. Mas não faz qualquer intervenção. É o motorista que precisa frear ou assumir a direção para evitar o pior. É quando o peão a bordo de uma Ranger abre um sorriso largo. A rival oferece frenagem de emergência e correção no volante em saídas de faixa.

Na Amarok, as novidades, além do Safer Tag, se limitam aos airbags de cortina e a uma central multimídia com tela maior, de 9 polegadas. O volante, o mesmo desde 2017, recebeu o novo logotipo da VW, mas segue com assistência hidráulica, item que praticamente já não existe mais em veículos leves novos. O restante do pacote da versão Extreme, avaliada por **Autoesporte** em Barretos, é bom. Há ar-condicionado digital de duas zonas, bancos de couro com ajustes elétricos na frente, faróis full-LED com acendimento automático, câmera de ré, controlador de velocidade, retrovisor eletrocrômico, protetor de caçamba, capota marítima e sensor de chuva.

Hora do espetáculo. Giro a chave e o V6 desperta com níveis baixos de ruído e vibração. Bastam poucos quilômetros para lembrar por que a Amarok ganhou a fama de ser um carro de passeio vestido de caminhonete. Achar uma posição de dirigir é quase tão fácil quanto localizar alguém de chapéu na Festa do Peão. Apesar de as rodas terem ficado maiores, não há prejuízo ao conforto. Mas o desempenho está pior. São necessários 8 segundos para ir de zero a 100 km/h, 0,4 s mais do que antes. Culpa do pequeno aumento de peso, das rodas maiores e da nova calibração para atender ao Proconve L8. Honestamente? A diferença é mínima no uso cotidiano: a Amarok ainda entrega potência e torque de sobra.

Será suficiente? Outro verso de Festa de Rodeio diz que quem quiser ser o primeiro tem que ter o braço forte. Entre as picapes, porém, força bruta sozinha não é tudo. A Amarok ainda é a caminhonete média mais potente do Brasil e parece um carro de passeio, mas perde apelo por ser praticamente a mesma de 2010 e, principalmente, por cobrar caro pelo que oferece. Nesse rodeio, nenhuma rival a supera em força bruta, mas muitas seguram melhor o peão em tecnologia.

Motor V6 ainda encanta e garante dirigibilidade única; visual externo agrada

Preço alto e falta de itens presentes em qualquer picape de preço similar

Visual do painel é o mesmo desde 2017, mas central multimídia é nova

AMAROL EXTREME
R$ 350.990

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Diant., long., 6 cilindros em V, 3.0, 24V, turbo, diesel, injeção direta
POTÊNCIA	258 cv a 3.250 rpm
TORQUE	59,1 kgfm a 1.400 rpm
CÂMBIO	Automático, 8 marchas, tração integral
ZERO A 100 KM/H	8 segundos
CONSUMO (INMETRO)	8,7 km/l (urbano) 9,3 km/l (rodoviário) (D)
DIREÇÃO	Hidráulica
SUSPENSÃO	Independente, braços articulados (diant.) e feixe de molas (tras.)
FREIOS	Discos ventilados
PNEUS	225/50 R20
DIMENSÕES	**Compr.:** 5,35 metros **Largura:** 1,95 m **Altura:** 1,85 m **Entre-eixos:** 3,10 m
CAÇAMBA	1.141 litros
CAPACIDADE DE CARGA	1.105 kg (fabricante)
ÂNGULO DE ENTRADA	27,2°
ÂNGULO DE SAÍDA	20,5°
TANQUE	80 litros
PESO	2.191 kg

O TURBO É

UM BARATO

CITROËN C3 YOU TURBO 200 | R$ 95.990

NA LINHA 2025, HATCH APOSENTA MOTOR 1.6 EC5 E ADOTA O TURBO 200 DE 130 CV DA FIAT NA INÉDITA VERSÃO YOU, QUE CHEGA COMO O NOVO CARRO TURBO MAIS BARATO NO BRASIL

Marcus Celestino

O Citroën C3 2025 entra para o time dos compactos turbo com a inédita versão de topo You, que chega para substituir a extinta configuração 1.6 EC5 automática. Por se tratar de um modelo de apelo mais "popular", o C3 You Turbo 200 se posiciona como o carro turbo mais barato no Brasil: R$ 95.990. O site da Citroën já prevê um reajuste de R$ 4 mil nas próximas semanas, mas a marcapromete segurar o valor.

Fabricado em Betim (MG), o motor 1.0 GSE turbo flex 12V de três cilindros, com injeção direta, é usado em diversos modelos da Stellantis, como os Fiat Strada, Pulse e Fastback, o Peugeot 208 e o novíssimo 2008 e os Citroën Aircross e Basalt, irmãos do próprio C3.

Com ele, a versão You tem outro chamariz: é um dos compactos mais rápidos do segmento. São 125 cv de potência com gasolina e 130 cv com etanol, e 20,4 kgfm com ambos os combustíveis. O câmbio automático CVT de sete marchas simuladas completa o pacote. O consumo, segundo o Inmetro, é de 12,8 km/l

DIVULGAÇÃO

Pesando só 1.115 kg, C3 You Turbo 200 tem uma das melhores relações peso/potência do segmento

na estrada e 11 km/l na cidade com gasolina; com etanol, são 7,8 km/l no ciclo urbano e 8,8 km/l no rodoviário.

Críticos dizem que quase toda a gama de compactos da Stellantis no Brasil com esse conjunto mecânico tem desempenho similar, genérico até. Discordo. Por serem veículos de segmentos e características distintas, o comportamento de cada um também muda. No caso do C3 You, a relação peso/potência de 8,6 kg/cv garante uma elasticidade que não é vista em outros modelos Turbo 200. É o melhor número entre Chevrolet Onix (9,6 kg/cv), Volkswagen Polo (9,1 kg/cv) e Hyundai HB20 (10,1 kg/cv). Assim, o compacto vai muito bem tanto nas retomadas quanto nas acelerações. De acordo com a fabricante, o zero a 100 km/h é cumprido em 8,4 segundos com etanol e 8,5 s com gasolina. A caixa continuamente variável cumpre seu papel com dignidade, mas não há aletas no volante e as trocas manuais são feitas apenas por meio da alavanca.

Falando em trocas de marcha, estas poderiam ser mais precisas. O indicador de mudanças no quadro de instrumentos não ajuda muito, mas as relações virtuais primam pelo equilíbrio entre desempenho e eficiência, progredindo de modo controlado. Da primeira à terceira são mais curtas, para acelerações mais vibrantes. Entre a quarta e a sétima ficam mais longas, para uma condução mais suave a velocidades de cruzeiro.

São três os modos de condução: Manual, Drive e Sport. O botão para acionar este último fica do lado esquerdo do volante, em uma posição difícil de en-

xergar, mas ele deixa o hatch mais "soltinho".

Aliás, ergonomia ainda é um dos pecados do C3. O condutor sente dificuldade de encontrar um bom ajuste do banco para dirigir e o volante não tem acerto de profundidade. Em viagens mais longas, o turbo até traz diversão, mas falta carinho com lombar, ombros, braços, pernas e pescoço do motorista. Os passageiros continuam a sofrer pela falta de teclas para os vidros elétricos traseiros nas portas. Estas seguem localizadas no console central.

Mas voltemos a falar de coisa boa: o Citroën C3 You traz uma calibração específica da suspensão, mais especificamente na rigidez de molas e amortecedores, para suportar o maior ímpeto do motor turbo. A mudança é perceptível: o carro ataca bem as curvas mais acentuadas e a suspensão absorve as imperfeições do solo com competência em todas as faixas de frequência, sem deixar o veículo "molenga".

Os freios dianteiros foram redimensionados e receberam pinças exclusivas. Ainda assim, em trecho de serra, um pouco mais de ousadia na condução levou-os a superaquecerem. Melhor evitar exageros. Para completar, a calibração da direção elétrica mudou. A até 40 km/h, a caixa segue com baixa carga, para uma condução e manobras mais amigáveis. A progressividade melhora conforme a velocidade aumenta, mas o sistema, apesar de superior ao de outras versões do C3, ainda não é firme e direto como deveria. Falta também melhor isolamento acústico. Embora a engenharia tenha trabalhado nesse quesito, barulhos externos ainda invadem o habitáculo e incomodam.

O visual do C3 You traz novidades como molduras e faixas em azul, rodas de liga leve aro 15 escurecidas e pintura em dois tons com teto preto. No interior, carpetes exclusivos, soleiras metalizadas e bancos de couro sintético com costuras azuis. Quanto aos equipamentos, há chave tipo canivete, ar-condicionado, multimídia de 10,25" com Android Auto e Apple CarPlay sem fio, seis alto-falantes, entradas USB, vidros e travas elétricos, retrovisores elétricos e câmera de ré. Porém, são apenas dois airbags frontais, o cluster é analógico e nenhum item extra de segurança ativa está presente.

Com preço competitivo, o Citroën C3 You tem chances, sim, de abocanhar clientes de Polo, Onix e HB20. Contudo, o surpreendente vigor desse modelo com o motor Turbo 200 pode não ser o bastante: o excesso de simplicidade ainda tende a afastar compradores.

Ótimo desempenho, bom consumo e melhorias mecânicas em relação a outros C3

Projeto continua demasiado simples e com limitações de tecnologia e segurança

Acabamento é exclusivo, mas continua dominado por plástico rígido

C3 YOU
R$ 95.990

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Diant., transv., 3 cil. em linha, 1.0, 12V, turbo, flex, injeção direta
POTÊNCIA	130 cv a 5.750 rpm
TORQUE	20,4 kgfm a 1.750 rpm
CÂMBIO	CVT, 7 marchas simuladas, tração dianteira
ZERO A 100 KM/H	8,4 segundos (E)
CONSUMO (INMETRO)	11 km/l (urbano) 12,8 km/l (rodoviário) (G)
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)
FREIOS	Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)
PNEUS	195/65 R15
DIMENSÕES	**Compr.:** 3,98 metros **Largura:** 1,84 m **Altura:** 1,58 m **Entre-eixos:** 2,54 m
TANQUE	47 litros
PORTA-MALAS	315 litros (fabricante)
PESO	1.115 kg

TOPO DO LOSANGO

RENAULT RAFALE ESPRIT ALPINE | 50.000 EUROS

SUV REÚNE O QUE DE MAIS TECNOLÓGICO A MARCA FRANCESA CONSEGUE FAZER HOJE, INCLUSIVE UM MOTOR HÍBRIDO PLENO DE DAR INVEJA AOS PLUG-IN

Leonardo Felix

DIVULGAÇÃO

A Renault tenta mudar a percepção dos brasileiro em relação a seus carros. Por isso, está abandonando a família Dacia nas novas gerações de seus produtos nacionais para apostar em modelos que se descolam cada vez mais dos irmãos romenos em nome, visual e proposta (embora usem a mesma plataforma, diga-se). O Kardian é exemplo disso, assim como o projeto R1312, baseado no Duster de nova geração, que aqui também terá estilo e batismo próprios. E se a marca francesa quer mostrar do que é capaz em termos tecnológicos, nenhum produto cumpre esse papel melhor do que o Rafale. O SUV cupê traz itens de carro de luxo e um motor híbrido pleno (HEV), sem recarga externa, com eficiência de fazer inveja aos híbridos plug-in (PHEV).

Autoesporte avaliou com exclusividade o Rafale em um test drive nas redondezas de Paris (França). Andamos na versão Esprit Alpine, estilizada pela divisão esportiva da Renault. O preço não é dos mais convidativos, nem para os padrões europeus: 50 mil euros, o equivalente a mais de R$ 300 mil na conversão direta. Talvez isso explique por que a fabricante nem sequer cogita a venda do estiloso SUV cupê no Brasil.

Uma pena, pois o Renault Rafale surpreende em muitos aspectos. O primeiro é o design — ao estilo da escola francesa, porém sem exageros, com vincos retilíneos bem resolvidos. O porte é de um SUV médio do segmento D, maior do que um Honda CR-V ou um Toyota RAV4. São 4,71 metros de comprimento.

A motorização híbrida dianteira também se destaca. Une o motor 1.2 TCe três-cilindros 12V turbo a gasolina, de 131 cv e 20,9 kgfm, que opera em ciclo Miller e com injeção direta, a outro elétrico dianteiro de tração, com 68 cv e igualmente 20,9 kgfm. Vale observar que o Rafale é um híbrido pleno, com apenas 2 kWh de baterias de íons de lítio. Não demanda carga exter-

Volante estilo kart e telas digitais de 12" e alta resolução chamam a atenção no painel

na, mas o motor elétrico é responsável por tracionar as rodas durante 90% do tempo, garantindo consumo na casa de 21 km/l segundo o ciclo europeu WLTP. O grande segredo para isso é que, a até 30 km/h, a tração é sempre elétrica, o que contempla praticamente todo tipo de uso urbano. Entre 30 km/h e 80 km/h, o motor a combustão atua sozinho ou combinado ao elétrico. Acima disso, a propulsão volta a ser elétrica e o 1.2 turbo vira gerador, se necessário.

O câmbio, chamado Multimode, desempenha papel fundamental nesse processo. Trata-se de uma caixa automatizada que usa três atuadores como substitutos da dupla embreagem, fazendo o acoplamento ou desacoplamento entre a caixa e os motores. Quatro marchas ficam ligadas ao motor TCe turbo e outras duas, ao elétrico, formando até 15 relações possíveis. Parece complexo, mas esse câmbio é mais compacto e, segundo a Renault, 15% mais eficiente no aproveitamento de energia do que um DCT. A manopla fica à direita da coluna de direção, como nos Mercedes, e é fácil de confundi-la com o limpador de para-brisa. Já as borboletas no volante não trocam marchas e, sim, servem para regular os quatro níveis de frenagem regenerativa. Nenhum deles faz o carro trabalhar em modo one pedal, sem a necessidade de acionar os freios. Prefiro assim.

Na prática, os 200 cv de potência combinada geram um desempenho equilibrado, embora longe de esportivo. Falta torque para os 1.653 kg de peso em ordem de marcha. Pelo menos a dirigibilidade é exemplar, com uma suspensão que prioriza o con-

forto sem deixar a carroceria inclinar demais, nem lateral nem longitudinalmente. O isolamento acústico veda mais os sons externos do que o ruído do motor; e os freios, por sua vez, têm respostas diretas. A direção elétrica, com volante de base e topo achatados, dá só 2,3 voltas de um batente a outro, como no Megane E-Tech. Isso possibilita fazer curvas fechadas esterçando muito menos do que o usual. É como dirigir um kart gigante.

A tecnologia e o padrão de acabamento também impressionam. Tanto o painel de instrumentos digital de 12,3 polegadas quanto a central multimídia vertical de 12" têm altíssima resolução e processamento rápido. Há carregamento de celular sem fio e tomadas USB sempre do tipo C. E quem dera os Renault nacionais trouxessem câmeras de 360 graus com a qualidade de imagem da usada no Rafale...

O teto panorâmico não abre, mas tem controle de luz variável, como os Porsche. Dá para alterar a opacidade de toda a peça ou só de cada uma das metades dela. O acabamento, impecável, mescla couro com suede e elementos macios ao toque. Há costuras nas cores da bandeira da França e pequenas faixas azuis nos cintos, em menção à Alpine.

Como já se esperaria, o Rafale é um SUV cupê espaçoso, com 2,74 metros de entre-eixos e porta-malas de 530 litros. Ruim é a visibilidade traseira, devido às colunas C largas e ao vidro inclinado, assim como as luzes de seta e ré no para-choque, como as do Hyundai HB20.

O pacote ADAS de segurança ativa, com frenagem autônoma, controle de velocidade adaptativo (ACC) e assistente de faixa, funciona muito bem, e o destaque final vai para o apoio de braço traseiro com mais duas tomadas USB-C e dois "prendedores" de celular. Uma solução simples para completar o pacote de um carro cheio de tecnologias complexas.

Se a Renault brasileira quer tanto deixar para trás a era de carros espartanos e simplórios, o Rafale pode até não vir, mas precisa ser inspiração obrigatória para os futuros projetos nacionais da marca.

Rafale Esprit traz logotipo luminoso da Alpine nos assentos dianteiros e apoio de celular no banco traseiro

RAFALE ESPRIT ALPINE
50 MIL EUROS

FICHA TÉCNICA

MOTORES	Diant., trans., 3 cil. em linha, 1.2, turbo, 12V, injeção direta, gasolina + motor elétrico
POTÊNCIA	200 cv
TORQUE	21,9 kgfm
CÂMBIO	Automático, 15 marchas combinadas, tração diant.
ZERO A 100 KM/H	8,9 segundos
CONSUMO (WLTP)	21,3 km/l (urbano) 20 km/l (rodoviário)
BATERIA	2 kWh (NMC)
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)
FREIOS	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
PNEUS	245/45 R20
DIMENSÕES	**Compr.:** 4,71 metros **Largura:** 1,87 m **Altura:** 1,61 m **Entre-eixos:** 2,74 m
TANQUE	55 litros
PORTA-MALAS	530 litros (VDA)
PESO	1.653 kg

Design; nível tecnológico e de acabamento; eficiência do motor híbrido; dinâmica de condução

Preço elevado; desempenho mediano; visibilidade traseira; luzes de ré e seta no para-choque

FAZ SENTIDO?

CHEVROLET MONTANA LT MT | R$ 133.450

TESTAMOS A VERSÃO LT COM CÂMBIO MANUAL; CUSTA MAIS DE R$ 130 MIL E NÃO É A MAIS BARATA DA LINHA

Raphael Panaro | Renato Durães

Subcompactos, alguns hatches compactos, uma dupla de esportivos e meia dúzia de picapes. A oferta de veículos com câmbio manual no Brasil — e no mundo — está ficando cada vez mais escassa ao longo do tempo, seja pela preferência por automáticos, seja pelo avanço da tecnologia e também da eletrificação. Na seara das caminhonetes, por exemplo, a Chevrolet Montana é um dos poucos exemplos que ainda trazem a opção com caixa manual. **Autoesporte** testou a versão LT, de R$ 133.450, para responder à seguinte questão: faz sentido?

Bom, o que posso adiantar é que o casamento do motor 1.2 turbo flex com o câmbio manual de seis marchas muda (no bom sentido) o comportamento da picape em comparação com a configuração automática. A começar pelo pedal de embreagem com peso correto, fácil de achar o ponto certo para fazer a picape sair da imobilidade. Os engates do câmbio também se encaixam com alguma facilidade, mas ainda estão longe da precisão das caixas de Volkswagen e Honda, referências nesse assunto.

Em movimento, a Montana LT manual tem um comportamento preguiçoso em baixas rotações. É só entre 2.000 rpm e 2.500 rpm que a picape assume um caráter dinâmico e os 21,4 kgfm de torque surgem em sua totalidade. Vale lembrar que o três-cilindros de 1,2 litro da GM não tem injeção direta, por isso o pico de

torque vem mais tarde do que em outros motores turbo. Já as relações são curtinhas, para dar celeridade à caminhonete e fôlego com a caçamba cheia. Assim, ela fica relativamente esperta para sair de enroscos no trânsito. Porém, em nosso teste no Rota 127 Campo de Provas, a Montana manual precisou de longos 11,6 segundos para acelerar de zero a 100 km/h — quase 1,5 s a mais do que a versão automática (10,2 s). A relação curta compromete a elasticidade dos 133 cv de potência. Já o consumo com etanol ficou em 8,8 km/l na cidade e 10,9 km/l na rodovia, números melhores que os do Inmetro: 8,3 km/l e 9,6 km/l, respectivamente.

A caminhonete intermediária tem dirigibilidade parecida com a de SUVs compactos e é amigável no dia a dia, sem pulos e sacolejos estranhos. Na hora de estacionar, você só vai contar com a ajuda da câmera de ré (não há sensores de estacionamento).

As limitações da Montana são outras. Uma delas é o ruído e trepidação inerente aos motores três-cilindros. O 1.2 turbo "reclama" alto quando é exigido. Nem mesmo a sexta marcha, usada para baixar a rotação a velocidades de cruzeiro (para diminuir o barulho e economizar combustível), dá refresco à cabine. Acima dos 100 km/h, o conta-giros fica na faixa das 2.500 rpm.

A junção do motor 1.2 turbo com o câmbio manual é boa em termos de dirigibilidade; já o espaço traseiro é apertado

Outra imperfeição é o espaço, a começar pelo ângulo de abertura das portas traseiras. Pessoas mais corpulentas terão dificuldade para

acessar a cabine ou até para inserir objetos que não podem ficar na caçamba. Experiência própria: colocar um micro-ondas no banco traseiro exige certo conhecimento de trigonometria.

Uma vez dentro, a área dos passageiros é diminuta, mesmo com os 2,80 metros de distância entre-eixos (na Fiat Toro, são 2,98 m; na Renault Oroch, 2,83 m). Se os ocupantes dianteiros tiverem 1,80 m e precisarem empurrar os bancos, sobra um espaço apertado para as pernas de quem viaja atrás.

No painel, a Montana LT disfarça os plásticos com um tom cinza. E os bancos de tecido têm padronagem moderninha. O quadro de instrumentos, igual ao do Onix, é antiquado, com uma telinha central e conta-giros e velocímetro analógicos. O multimídia com visor de 8" é o sopro de modernidade. Seis airbags são de série também. Ponto positivo para a tampa da caçamba com abertura amortecida, ganchos para amarração, protetor plástico, iluminação e capota marítima.

Por fora, a versão LT também embroma simplicidade. A grade quase não tem cromados, e maçanetas e capa dos retrovisores vêm na cor da carroceria. Um truque muito bem-feito é o disfarce das rodas de aço aro 17 com calotas pintadas que "simulam" liga leve.

A versão LT manual é a segunda mais barata da linha, acima apenas de uma opção sem nome, também 1.2 turbo manual, de R$ 127.150. Sua rival direta é a Renault Oroch Intense 1.6 (R$ 126.690), que carrega "só" 683 litros na caçamba, contra 874 l da Montana.

Porém, por R$ 137.990 dá para levar para casa uma Fiat Strada topo de linha com motor turbo, câmbio automático, mais equipamentos e um espaço traseiro tão acanhado quanto o da Montana. E a Fiat tem apenas 30 l a menos de volume de caçamba (844 l). Por outro lado, a Strada tem maior capacidade de carga: 650 kg contra 628 kg. Os ângulos de ataque (20,1°) e saída (24,9°) são menores em comparação com os de Strada e Oroch. E a Chevrolet também não tem capacidade de reboque.

A Chevrolet Montana LT custa R$ 4.500 a menos que a Strada turbo e R$ 13.500 a menos que uma Montana LTZ automática. Faz sentido comprar a Fiat ou gastar um pouco mais.

Interior da Montana LT é recheado de plásticos; bancos de tecido têm costuras laranja

MONTANA LT MT
R$ 133.450

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h: **11,6 s**
0 - 400 m: **18 s**
0 - 1.000 m: **32,1 s**
Vel. a 1.000 m: **170,2 km/h**
Vel. real a 100 km/h: **96 km/h**

RETOMADA
40 - 80 km/h (Drive): **6,6 s**
60 - 100 km/h (D): **6,8 s**
80 - 120 km/h (D): **9,1 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h: **40,5 m**
80 - 0 km/h: **25,1 m**
60 - 0 km/h: **17,1 m**

CONSUMO
Urbano: **8,8 km/l**
Rodoviário: **10,9 km/l**
Média: **9,8 km/l**
Aut. em estrada: **480 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Diant., transv., 3 cil. em linha, 1.2, 12V, turbo, flex

POTÊNCIA
133 cv a 5.500 rpm

TORQUE
21,4 kgfm entre 2.000 rpm e 4.500 rpm

CÂMBIO
Manual, 6 marchas, tração dianteira

ZERO A 100 KM/H
11,7 segundos (fabricante)

CONSUMO (INMETRO)
8,2 km/l (urbano)
9,6 km/l (rodoviário) (E)

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS
215/55 R17

DIMENSÕES
Compr.: 4,72 metros
Largura: 1,80 m
Altura: 1,66 m
Entre-eixos: 2,80 m

CAÇAMBA
874 litros

CAPACIDADE DE CARGA
628 kg (fabricante)

ÂNGULO DE ENTRADA
20,1°

ÂNGULO DE SAÍDA
24,9°

TANQUE
44 litros

PESO
1.283 kg

JEEP AVENGER eHYBRID | 27 MIL EUROS

EMPURRÃOZI

NHO ELÉTRICO

TESTAMOS O FUTURO SUV NACIONAL DE ENTRADA DA MARCA COM O SISTEMA HÍBRIDO LEVE DE 48V QUE ESTARÁ TAMBÉM NO BRASIL EM BREVE

Joaquim Oliveira

Na maior parte do mundo, ainda não existem condições adequadas para comprar um carro elétrico. Até os híbridos plug-in (PHEV) são desaconselhados pela falta de infraestrutura de recarga. Assim, várias marcas apostam nos híbridos leves (MHEV) ou plenos (HEV) como opções mais baratas e versáteis. É o caso do Jeep Avenger eHybrid, futuro SUV de entrada da marca no Brasil equipado com o sistema híbrido de 48V que, em breve, estará disponível no Compass nacional.

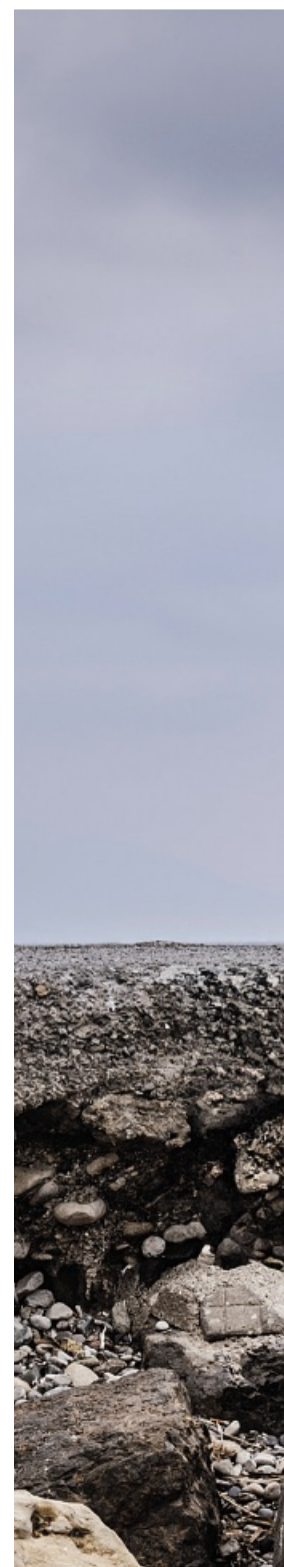
De acordo com Emanuele Cappellano, CEO da Stellantis na América Latina, a fabricante estuda o lançamento do Jeep Avenger no Brasil. Há quem já crave sua produção nacional em Porto Real (RJ) a partir de 2026, como uma alternativa ao Renegade.

Enquanto não temos a confirmação no Brasil, já sabemos que o sistema híbrido leve de 48V deve estrear aqui até o fim do ano, no Compass. Trata-se do chamado Bio-Hybrid e-DCT, conjunto que combina um pequeno motor elétrico multifuncional que substitui o alternador e o motor de partida. É uma forma que as fabricantes encontraram para reduzir as emissões sem gastar muito e também aliviar a etiqueta do preço. Falaremos dele adiante.

No caso do Avenger europeu, a versão eHybrid de 27 mil euros (R$ 166 mil na conversão) faz a ponte entre o modelo apenas a gasolina (25 mil euros, ou R$ 154 mil) e a configuração totalmente elétrica (38 mil euros, ou R$ 234 mil). E o que recebe o cliente com esse investimento intermediário?

O Avenger se destaca dos concorrentes graças ao formato angular da carroceria, fazendo jus à mais pura tradição da Jeep. As formas quadradas são mandatórias nos SUVs da marca americana, mas, nesse caso, as extremidades encolheram 3 milímetros em comparação com outros modelos da Stellantis equipados com a plataforma CMP. O objetivo também era contribuir para os bons ângulos de ataque e de saída (respectivamente 20° e 32°, semelhantes aos do Renegade). Por fim, o Avenger é o SUV compacto com o maior vão livre em relação ao solo, de 20,1 centímetros.

Acabamento interno é simples para os padrões europeus, com muito plástico duro

DIVULGAÇÃO

O painel do Avenger é simples e limpo, com botões no lugar da alavanca de câmbio. Há controles físicos também para o ar-condicionado e algumas funções multimídia. Todas as superfícies são feitas de plástico duro, o que é normal num carro compacto. Notam-se algumas imperfeições nos acabamentos do retrovisor interno, entretanto.

Tanto o painel de instrumentos digital quanto a central multimídia têm 10,2''. Os gráficos e o software exigem pouco tempo para que o usuário se habitue, revelando uma lógica intuitiva e grafismos nítidos. É possível até mudar os modos de visualização de acordo com a preferência pessoal. Enfim, o pareamento dos sistemas Android Auto e Apple CarPlay é sem fio, pacote que também inclui um carregador de celular por indução. As saídas para recarga do celular por cabo são do tipo USB-A.

Quatro adultos podem viajar com bom nível de espaço, mas um quinto passageiro ficará mais apertado. O banco traseiro é duro e estreito na posição intermediária, além de ter o agravante do intrusivo túnel central. No geral, pessoas com até 1,80 metro se acomodam bem, sobrando três dedos de distância dos joelhos até o banco dianteiro.

Somados, os porta-objetos espalhados pela cabine têm 34 litros de volume. Há uma útil bandeja emborrachada no console central, perfeita para colocar óculos, chaves, celulares e outros itens do dia a dia. Faltam compartimentos nas portas traseiras e apoios centrais de braço. Já o porta-malas tem tamanho mediano: 380 litros. Ainda supera o do Renegade (que tem 351 l na Europa), mas é menos espaçoso que o do Peugeot 2008 (434 l).

UM HÍBRIDO DIFERENTE

Mesmo dispondo de modos de condução como Areia, Neve ou Lama, o Jeep Avenger é um SUV de tração dianteira que se destina à selva urbana. Aventuras por vales e colinas serão esporádicas. A principal novidade é o sistema híbrido leve de 48 Volts — no Brasil será flex e se chamará Bio-Hybrid. No Avenger europeu, ele está ligado

Design agradável, bom consumo e agilidade na cidade

Acabamento simples, direção leve e espaço interno

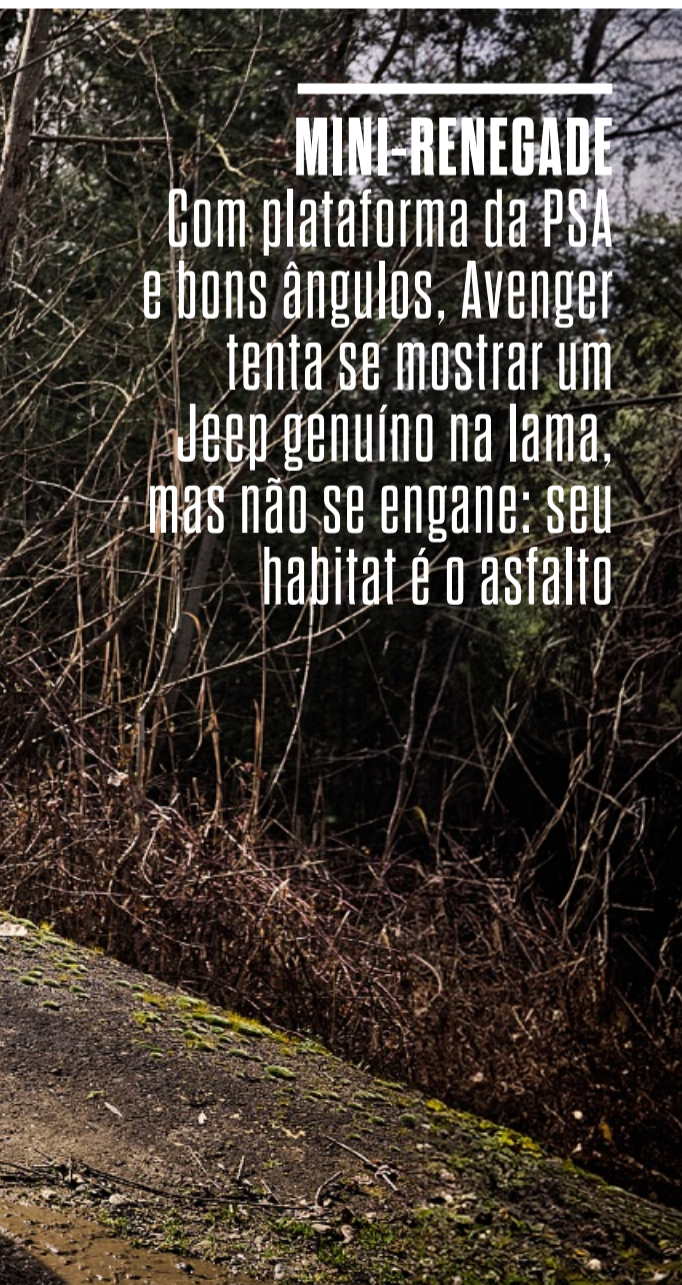
ao motor 1.2 PureTech três-cilindros turbo a gasolina. Aqui, será associado ao 1.3 GSE Turbo 270 flex. O motor elétrico rende 5 kgfm extras de torque e está integrado a um câmbio automatizado de dupla embreagem com seis marchas que, no Brasil, será denominado e-DCT. Apoiando esse sistema há uma bateria de 0,89 kWh. São 130 cv de potência e 20,5 kgfm de torque. Diferentemente de outros híbridos leves, esse sistema da Stellantis até traciona as rodas sem intervenção do motor a combustão. O recurso é ativado em distâncias curtas a até 30 km/h, com carga moderada no acelerador.

Depois de um arranque tranquilo, percebo que as passagens de marcha são muito suaves, ajudadas pela ação do torque do motor elétrico. O Avenger possui aletas para trocas sequenciais de marcha atrás do volante, o que melhora significativamente a dirigibilidade. Entretanto, ficou devendo um modo de condução mais voltado à regeneração, tendo em vista que esse híbrido leve é capaz de tracionar as rodas.

Durante ultrapassagens e retomadas, quando o 1.2 turbo é mais exigido, o Avenger se mostra barulhento. O isolamento acústico poderia filtrar melhor o inevitável ruído grave do motor de três cilindros. A direção, por sua vez, é razoavelmente direta, mas se mostra leve demais em todos os modos de condução, o que prejudica o envolvimento do motorista na estrada.

Apesar dos vários modos de condução, senti falta de uma configuração Sport mais arisca. Existe uma pequena variação de peso na direção, mas é pouco evidente. E, assim como em outros híbridos leves,

O Avenger é um Jeep que tem muito pouco de jipe — com tração dianteira, só encara off-road de leve; bancos são revestidos de couro e couro sintético

Porta-malas de 380 litros é surpreendentemente maior que o do Renegade; destaque para o teto solar

MINI-RENEGADE
Com plataforma da PSA e bons ângulos, Avenger tenta se mostrar um Jeep genuíno na lama, mas não se engane: seu habitat é o asfalto

o pedal do freio é "esponjoso" em sua fase inicial de curso.

Em pisos irregulares, o Avenger já emite alguns ruídos parasitas no painel, como consequência do monopólio dos plásticos duros no acabamento interno. E olha que a unidade que dirigi tinha apenas 5.000 km rodados. A suspensão revela um comportamento firme, mas entrega conforto satisfatório, mesmo com a curta distância entre-eixos de apenas 2,56 metros.

Em movimento, o Avenger eHybrid proporciona um desempenho razoável para o que se espera de um SUV urbano. Segundo a Stellantis, vai de zero a 100 km/h em 10,9 segundos e atinge 185 km/h de velocidade máxima. Durante meu trajeto de 172 km por ruas e estradas, cheguei a um consumo de 15,6 km/l — exatamente o que a Jeep divulga no ciclo europeu WLTP.

Se considerarmos os tais 2 mil euros (R$ 12 mil) de diferença entre as versões a gasolina e MHEV de 48V, o motorista terá de rodar mais de 20 mil km para que o valor seja recuperado em economia de combustível. É algo que pode ser feito em pouco mais de um ano, com a vantagem de dispor de uma experiência mais suave ao volante. Será este o novo carro de maior volume para a Jeep no Brasil?

AVENGER eHYBRID
27 MIL EUROS

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Diant., trans., 3 cil. em linha, 1.2, turbo, 12V, injeção direta, gasolina + motor elétrico

POTÊNCIA (COMB.)
130 cv

TORQUE (COMB.)
20,9 kgfm

CÂMBIO
Automatizado, dupla embreagem, 6 marchas, tração dianteira

ZERO A 100 KM/H
10,9 segundos

BATERIA
0,89 kWh (íons de lítio)

PESO
1.280 kg

CONSUMO (WLTP)
20,4 km/l (urbano)
19,6 km/l (rodoviário) (G)

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)

PNEUS
215/60 R17

DIMENSÕES
Compr.: 4,08 metros
Largura: 1,78 m
Altura: 1,54 m
Entre-eixos: 2,56 m

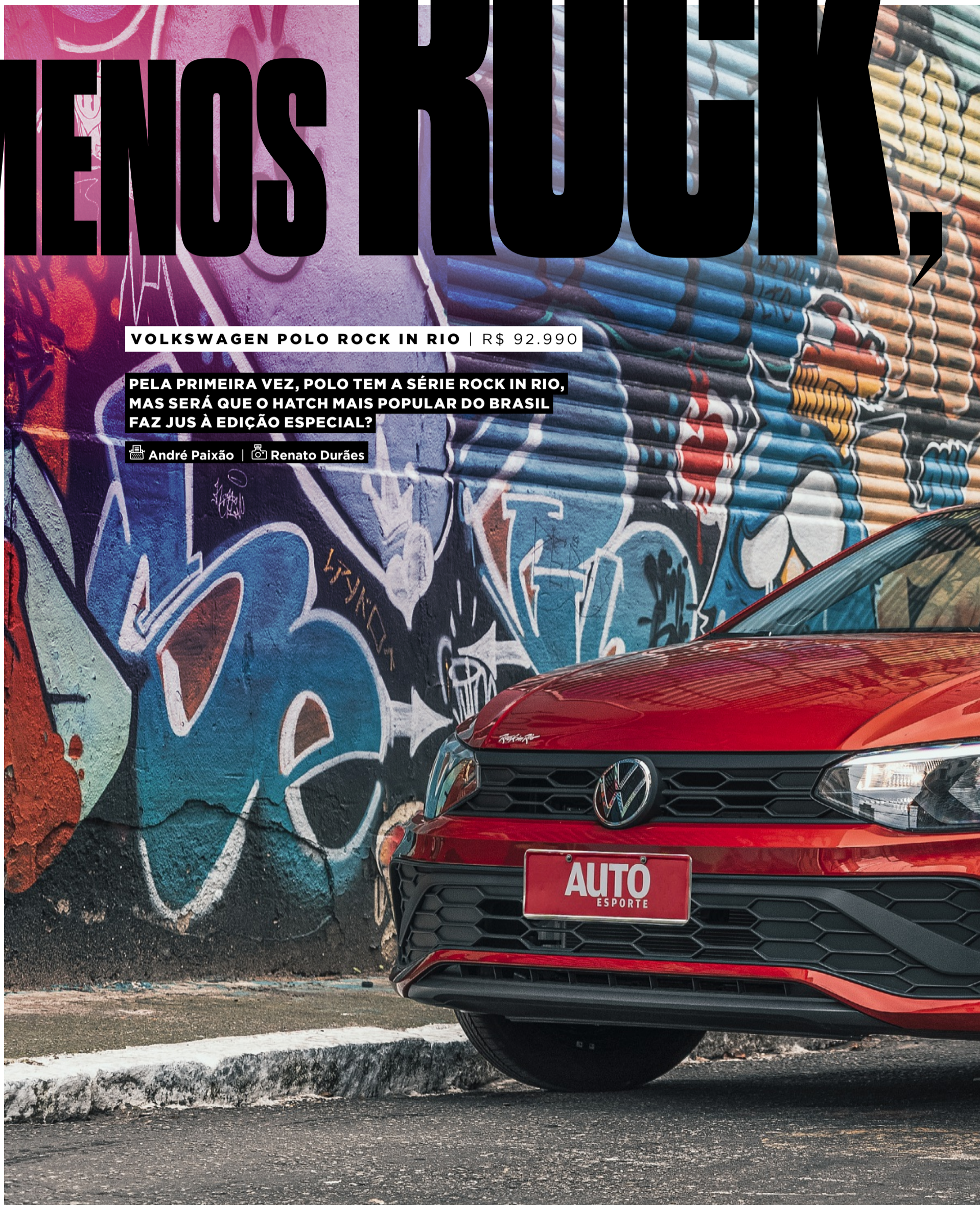
TANQUE
44 litros

PORTA-MALAS
380 litros (fabricante)

MENOS ROCK,

VOLKSWAGEN POLO ROCK IN RIO | R$ 92.990

PELA PRIMEIRA VEZ, POLO TEM A SÉRIE ROCK IN RIO, MAS SERÁ QUE O HATCH MAIS POPULAR DO BRASIL FAZ JUS À EDIÇÃO ESPECIAL?

André Paixão | Renato Durães

MAIS POP

Dirigibilidade, consumo e central multimídia

Falta de itens exclusivos, preço e desempenho

Ainda que tenha rock no nome, o *Rock in Rio* sempre foi conhecido como um festival que agrega diversos estilos musicais em um único evento. A edição deste ano, por exemplo, terá do axé de Ivete Sangalo ao rap de Travis Scott, passando pelo metal alternativo do Evanescence e chegando ao rock mais tradicional do Deep Purple. Mas a Volkswagen escolheu o mais pop de seus carros para celebrar o seu patrocínio ao festival. Nasce, assim, o Polo Track Rock in Rio, edição limitada de R$ 92.990.

A escolha não poderia ser melhor. Afinal, o Polo é o atual carro de passeio mais vendido no Brasil (visto que a Fiat Strada é um comercial leve). Até julho, foram entregues mais de 70 mil exemplares. A série Rock in Rio promete aumentar esse número em 4 mil unidades, caso todas sejam vendidas. O preço, é preciso dizer, não é dos mais convidativos, mas os R$ 3.700 extras em relação ao Polo Track convencional podem ser explicados (em partes) pelo reforço na lista de equipamentos, além da subjetiva exclusividade.

Do lado de fora, a Volkswagen pintou teto, capas dos retrovisores e maçanetas de preto, além de incluir uma faixa da mesma cor no porta-malas, li-

Adesivo entre as lanternas é o mesmo do Polo Track First Edition

gando as lanternas. Achou a descrição familiar? Não é coincidência. É exatamente a mesma personalização que a marca adotou no Polo Track First Edition, apresentado em fevereiro do ano passado. A maior diferença externa é que os adesivos na base das portas têm outro grafismo. E, obviamente, a inscrição First Edition foi trocada pelo logotipo do *Rock in Rio*.

Dentro, a logomarca do festival reaparece no painel de plástico em preto brilhante e nos encostos dos bancos dianteiros, revestidos de tecido com costuras azuis. No apoio de cabeça, o nome do evento está estampado em baixo-relevo, dando um charme adicional. Para garantir que a música nunca falte, a central multimídia VW Play de 10,1" e dois alto-falantes adicionais foram incluídos no pacote.

A lista de itens exclusivos, porém, é bem mais modesta que a de edições passadas. Em 2015, por exemplo, o Gol Rock in Rio tinha rodas de liga leve, sensor de estacionamento, volante revestido de couro, molduras coloridas nas saídas de ar e grade exclusiva. Nada disso está presente no Polo Rock in Rio. Uma pena. Os recursos padrão da versão Track ainda incluem airbags laterais, ar-condicionado manual, direção elétrica, volante multifuncional com ajustes de altura e de profundidade e banco do motorista com regulagem de altura.

Sob o capô, o hatch é regido pelo conhecido e competente motor 1.0 MPi aspirado flex de três cilindros da família EA211. São 84 cv de potência e 10,3 kgfm de torque com etanol. Já com gasolina no tanque, os números caem para 77 cv e 9,6 kgfm, respectivamente. Mas é preciso ir além da ficha técnica para analisar o desempenho desse hatch de pouco mais de 1.000 kg.

Em nossa pista de teste, no Campo de Provas Rota 127, foram 16,6 segundos para ir de zero a 100 km/h. Fosse uma música, seria "Bohemian Rapsody", do Queen. Felizmente, a vida não é uma eterna prova de aceleração, e o Polo Rock in Rio se mostra um bom companheiro de jornadas, desde que o motorista entenda as limitações. Motor e câmbio mostram o entrosamento dos Stones: engates curtos e precisos. Se o condutor souber fazer as trocas na hora certa, nem a subida da Serra das Araras, que separa o Rio de São Paulo, será desafio para quem voltar do *Rock in Rio* de carro.

A vantagem é que, se considerarmos o consumo, é possível percorrer com folga os 450 km entre as cidades só com um tanque. Segundo o Inmetro, o hatch faz 15,2 km/l com gasolina na estrada. Em nosso uso, chegamos a quase 18 km/l em rodovia, com o ar ligado. Na pista, registramos 10,8 km/l com etanol.

Nesse cenário, qualquer economia é bem-vinda. Afinal, os custos com ingressos, alimentação e estadia na capital fluminense podem pesar no bolso. A economia que poderia ter sido evitada é a que fez a Volkswagen no acabamento do Polo Track. Os únicos pontos que não recebem plástico duro em toda a cabine são os encostos de braços de quem viaja na frente. Fora isso, o material de aspecto barato domina o interior do hatch e daria um instrumento de percussão interessante.

Ademais, a edição Rock in Rio é similar a todos os outros Polos. Viajam, com conforto, quatro adultos e uma criança no meio, graças ao generoso entre-eixos de 2,57 metros, referência na categoria. No porta-malas, os 300 litros não são suficientes para todos os instrumentos de uma banda, mas ao menos dá para acomodar uma mala grande, uma pequena e algumas mochilas sem grandes problemas.

Já em clima de fim de festival, devemos dizer que a Volkswagen poderia ter caprichado mais na edição de 40 anos do Rock in Rio. Nem o preço abaixo de R$ 100 mil justifica a simplicidade que não se espera em uma série especial. Se fosse escolhido como base o Polo MPI, e não o Track, viriam itens como faróis de LED e quadro de instrumentos digital. O carro ainda seria pop, mas faria mais sucesso no palco principal do mercado brasileiro.

Logotipo do festival é o único charme dos bancos inteiriços

POLO ROCK IN RIO
R$ 92.990

TESTE

ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h: **16,6 s**
0 - 400 m: **20,5 s**
0 - 1.000 m: **37,6 s**
Vel. a 1.000 m: **141,3 km/h**
Vel. real a 100 km/h: **95 km/h**

RETOMADA

40 - 80 km/h (Drive): **9 s**
60 - 100 km/h (D): **14,6 s**
80 - 120 km/h (D): **23 s**

FRENAGEM

100 - 0 km/h: **43,1 m**
80 - 0 km/h: **27,6 m**
60 - 0 km/h: **15,4 m**

CONSUMO

Urbano: **9,4 km/l (E)**
Rodoviário: **10,8 km/l**
Média: **10,1 km/l**
Aut. em estrada: **561 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Dianteiro, transv., 3 cil. em linha, 1.0 aspirado, injeção eletrônica, flex

POTÊNCIA

84 cv a 6.450 rpm

TORQUE

10,2 kgfm a 3.000 rpm

CÂMBIO

Manual, 5 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS

Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS

185/65 R15

DIMENSÕES

Compr.: 4,08 metros
Largura: 1,75 m
Altura: 1,47 m
Entre-eixos: 2,57 m

TANQUE

52 litros

PORTA-MALAS

300 litros (fabricante)

PESO

1.054 kg

GRATA SURPRESA

ZEEKR X | SEM PREÇO

FOMOS ATÉ A CHINA DIRIGIR O ZEEKR X, IRMÃO CHINÊS ELÉTRICO DO VOLVO EX30 QUE TEM 428 CV E ESTÁ COM O PASSAPORTE CARIMBADO PARA O BRASIL

André Schaun, de Ningbo (China)

Para um turista brasileiro dirigir na China, a missão é quase impossível. A Carteira Nacional de Habilitação (CNH) não é aceita no país asiático, nem com a Permissão Internacional para Dirigir (PID). A alternativa foi ir até o Autódromo Internacional de Ningbo, na província de Zhejiang, para conhecer o ainda desconhecido Zeekr X.

Dirigir em ambiente fechado é a única forma de um turista fazer um test drive na China. Foram apenas duas voltas, mas suficientes para dizer que o Zeekr X surpreende. Anda muito mais do que o seu irmão sueco vendido no Brasil, o Volvo EX30, com o qual compartilha a plataforma SEA e a arquitetura de 800 volts para permitir recargas ultrarrápidas. Elétricos convencionais costumam ter "só" 400 V.

Vale observar que a Zeekr é uma marca do grupo Geely, também proprietário da Volvo. Por isso o X herda a base e tecnologias da marca sueca. Porém, em desempenho, entrega 428 cv, contra 272 cv do EX30. Assim, o preço vai ficar entre R$ 270 mil e R$ 300 mil, um pouco mais caro. A pré-venda no Brasil começa em setembro e as primeiras unidades chegam entre outubro e novembro. O crossover 001 virá no mesmo momento, mas já acima dos R$ 400 mil.

Visualmente, o Zeekr X chama a atenção pela linha de cintura alta, pelos faróis de LED em forma de dentes e pelas lanternas na traseira de LED interligadas pela nomenclatura Zeekr com efeito 3D entre as duas peças. Destaque para as maçanetas externas, que, na verdade, são botões embutidos na carroceria.

DIVULGAÇÃO

As portas dianteiras se abrem automaticamente após o acionamento. Apesar de ter a mesma plataforma do EX30, o Zeekr X possui dimensões maiores: 4,43 metros de comprimento (+ 20 cm), 2,03 m de largura (+ 20 cm), 1,57 m de altura (+ 3 cm) e 2,75 m de entre-eixos (+ 10 cm), o que garante ótimo espaço no banco traseiro.

Mesmo do outro lado do mundo, os 40° C de temperatura em Ningbo geram um calor digno do auge do verão brasileiro. O ar seco e a cultura chinesa de tomar água em temperatura ambiente não ajudam a refrescar o calor extremo. A melhor saída é entrar no Zeekr X e ligar o ar-condicionado de duas zonas no máximo. E, como em todo carro chinês, o sistema de refrigeração é forte e deixa a cabine gelada de maneira muito rápida — o alívio do calor é imediato. Então me deparo com algumas heranças do EX30.

O desenho da cabine é semelhante e, como no Volvo, quase não há botões físicos. Os volantes têm o mesmo formato, mas o acabamento do X é melhor, com muito couro sintético e materiais emborrachados. Assim como no irmão sueco, para ajustar os espelhos retrovisores do X é preciso clicar em um ícone no canto esquerdo da central multimídia de 14,6 polegadas. Ao selecionar o lado desejado, os ajustes são feitos por um botão touch no volante multifuncional.

Uma evolução é que o Zeekr tem painel de instrumentos digital de 8,8 polegadas (no Volvo, não há

A tela da central multimídia é corrediça, mas essa função está descartada para o Brasil

essa tela), o que permite ao condutor acompanhar o velocímetro na linha do olhar. Sentado no banco do motorista de formato esportivo, com todos os ajustes de posição elétricos, a postura é muito boa. A boa ergonomia é ainda mais bem-vinda depois de viajar por cerca de 30 horas do Brasil até a China, o que causa dores indesejadas na coluna.

Importante ressaltar que o Zeekr X a ser lançado no Brasil já possui um conjunto motriz com dois motores elétricos, um dianteiro e um traseiro, que estará presente no Volvo EX30 apenas a partir do ano que vem. É por isso que o SUV chinês é mais forte, com seus 428 cv de potência e 55,3 kgfm de torque.

Logo que piso no pedal do acelerador, percebo a diferença de vigor em relação ao Volvo. Acelero de zero a 100 km/h em apenas 3,8 segundos; já no EX30, preciso de 5,3 s. A pista tem 4,1 km de extensão e 24 curvas, ou seja, é um circuito bem travado e no qual supero os 100 km/h em pouco tempo.

Nesses trechos, é importante controlar a empolgação, porque o torque instantâneo e a elasticidade dos motores elétricos em um SUV de quase 2 toneladas podem fazer o motorista "passarinhar" e perder a dianteira do carro em acelerações mais bruscas. Afinal, não estamos falando de um carro esportivo.

Além do desempenho mais forte, o Zeekr X tem entre-eixos maior que o do EX30 e balanços dianteiro e traseiro mais curtos, entregando mais equilíbrio e estabilidade. Difícil avaliar com precisão o comportamento da suspensão em um circuito fechado com asfalto impecável e em um percurso de apenas duas voltas, mas o SUV demonstra um acerto suave e até firme, sem muitas inclinações. A tração é integral.

A dupla do Grupo Geely também compartilha as baterias. O EX30 de entrada tem um conjunto de lítio-ferro-fosfato (LFP) de 51 kWh com 250 km de autonomia; as outras baterias são de níquel-cobalto-manganês (NMC) de 69 KWh, com 338 km de alcance, sempre segundo o Inmetro. O X usará justamente esse conjunto de 69 kWh e o alcance no padrão brasileiro deve ficar próximo de 300 km. Na China, são 446 km no ciclo WLTC.

Ainda desconhecida dos brasileiros, a Zeekr foi criada em 2021 como uma marca premium de elétricos e vitrine tecnológica para outras empresas da Geely, inclusive a Volvo. No Brasil, não haverá nenhum vínculo entre as operações das duas marcas.

Despeço-me do X com saudade do ar gelado e curioso para saber como será sua aceitação em nosso mercado. O consumidor já mostrou que acolher marcas chinesas não é mais um problema. Pelo menos em um primeiro contato, o "Volvo chinês" foi uma grata surpresa.

ZEEKR X
SEM PREÇO

FICHA TÉCNICA

MOTORES
Diant. e tras., elétricos, síncronos com ímãs permanentes

POTÊNCIA
428 cv

TORQUE
55,3 kgfm

CÂMBIO
Automático, 1 marcha, tração integral

ZERO A 100 KM/H
3,8 segundos

BATERIA
69 kWh (NMC)

AUTONOMIA
446 km (WLTC)

CARREGAMENTO MÁX.
22 kWh (AC)
150 kWh (DC)

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)

PNEUS
235/50 R20

DIMENSÕES
Compr.: 4,43 metros
Largura: 1,83 m
Altura: 1,57 m
Entre-eixos: 2,75 m

PORTA-MALAS
362 litros (fabricante)

PESO
1.960 kg

Espaço interno, desempenho e nível maior de requinte e sofisticação do que no Volvo EX30

Em acelerações mais fortes, o carro parece não suportar tanto torque e "flutuar"

TESTE DA

Lembro como se fosse ontem quando a Toyota disponibilizou unidades do Prius de antepenúltima geração para rodarem como táxis em São Paulo (SP). À época, ninguém poderia imaginar, mas a fabricante japonesa, precavida como sempre, já estava promovendo um "teste da vida real" com o conjunto 1.8 híbrido pleno (HEV) que, anos mais tarde, viraria flex e passaria a equipar a família Corolla. A mesma lógica se aplica hoje ao Toyota RAV4 PHEV.

À venda por salgados R$ 399.990, o modelo é caro e sofisticado demais para um táxi. Por isso, a Toyota optou por disponibilizá-lo para o consumidor final, como uma alternativa à atual versão Hybrid do SUV médio. A própria marca já confirmou que desenvolve uma variante flexível desse trem de força híbrido plug-in para o mercado brasileiro. Nossa aposta é que ela esteja presente nas futuras gerações de Corolla e Corolla Cross, além de uma inédita picape intermediária que será produzida aqui nos próximos anos.

Enquanto isso não acontece, o RAV4 PHEV surge como uma espécie de laboratório real desse conjunto, mesmo movido apenas a gasolina. Sob o capô está o

VIDA REAL

TOYOTA RAV4 PHEV | R$ 399.990

MOTORIZAÇÃO HÍBRIDA PLUG-IN QUE SERÁ FLEX TORNA O TOYOTA RAV4 MUITO MAIS IMPORTANTE DO QUE SUAS VENDAS SUGEREM

Leonardo Felix Murilo Góes

mesmo motor 2.5 aspirado de ciclo Atkinson, de 185 cv de potência e 22,7 kgfm de torque, da versão híbrida mais simples do RAV4. O câmbio automático transeixo que emula um CVT (continuamente variável) também está lá. Contudo, em vez de três motores elétricos de menor capacidade (um dianteiro e dois traseiros), a versão traz um motor elétrico dianteiro mais potente, de 182 cv e 27,5 kgfm, e um traseiro de 54 cv e 12,3 kgfm. A tração continua integral, mas, por ter apenas um e não dois propulsores traseiros, o RAV4 PHEV tem um sistema AWD mais simples, sem o seletor de terreno presente na versão HEV de 222 cv. Esse é só um dos detalhes que a configuração mais cara deixou de lado.

São 306 cv de potência combinada. Porém, como de praxe entre os Toyota, não há um torque combinado divulgado. O zero a 100 km/h em 6 segundos sugere desempenho esportivo, mas este não chega a ser o seu maior predicado. Nos *kickdowns*, é até possível sentir todo o vigor do conjunto motriz, o que é ótimo para aquela ultrapassagem na estrada. Entretanto, o RAV4 PHEV parece o tempo todo te induzir a priorizar outra qualidade: muito conforto a bordo.

Versão PHEV traz acabamento com couro preto em vez de claro; curiosamente, não há teto solar, presente na Hybrid, mais barata

Apesar da suspensão traseira por braços triangulares sobrepostos e da presença de barras estabilizadoras nos dois eixos, o RAV4 PHEV tem um rodar macio e um comportamento de “barco”, típico dos SUVs vendidos nos Estados Unidos e na Ásia. Inclusive, vem importado do Japão. Freios e direção possuem respostas diretas, mas igualmente suaves. Tudo nesse SUV canaliza a um ambiente de típica “tranquilidade japonesa”. Isso inclui o acabamento ainda mais sóbrio que o do RAV4 Hybrid, com todos os revestimentos de painéis e bancos na cor preta.

É claro que o principal atrativo de um SUV híbrido plug-in está no consumo de combustível. Com uma bateria de 18,1 kWh de íons de lítio da Panasonic, o RAV4 PHEV tem 55 km de autonomia oficial em modo elétrico, segundo o Inmetro. Em nosso teste, rodamos mais de 240 km, quase sempre em modo EV, e nos aproximamos de 70 km de alcance real (rodando sempre no anda-e-para do intenso trânsito de São Paulo, é preciso dizer). O consumo homologado de 14 km/l em ciclo urbano considera a bateria vazia. Com a carga cheia, no modo híbrido, dá para chegar perto de 18 km/l. Má notícia é que, tal qual os híbridos da BYD, o SUV da Toyota só oferece recarga do tipo lenta, em corrente alternada (AC), a até 6,6 kW. Para levar os 96 módulos de NMC (níquel, manganês e cobalto) à carga máxima são necessárias duas horas e meia.

Curioso é comparar o pacote de equipamentos do RAV4 PHEV com o da versão Hybrid,

Gráficos da central multimídia de 10,25" não empolgam, mas é possível conferir o funcionamento do conjunto híbrido plug-in em tempo real

R$ 50 mil mais barata. Claro que a configuração mais potente e cara possui itens exclusivos, como painel de instrumentos digital de 12,3" em vez de 7", central multimídia de 10,5" e não 8", Android Auto e Apple CarPlay sem fio, head-up display, câmera de ré com gráficos dinâmicos, leitor de placas, bancos dianteiros e traseiro com aquecimento, banco do motorista com ajuste elétrico também para o encosto lombar, banco do passageiro elétrico e chave presencial com partida remota.

Contudo, só a versão de entrada traz câmera de 360 graus, abertura do porta-malas por sensor de movimento dos pés, carregador de celular por indução, cinco tomadas USB (contra quatro do PHEV) e teto solar. São ausências difíceis de entender ou justificar...

Com menos de cem emplacamentos mensais, o RAV4 PHEV conquista pela discrição. Paga R$ 400 mil por ele quem quer conforto sem ostentar. Para a Toyota, seu maior trunfo é mesmo ser um laboratório sobre rodas.

RAV4 PHEV
R$ 399.990

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Diant., trans., 4 cil. em linha, 2.5, aspirado, 16V, inj. eletrônica, gasolina + dois motores elétricos

POTÊNCIA (COMB.)
306 cv

TORQUE
27,5 kgfm

CÂMBIO
Automático transeixo, 1 marcha, tração integral

ZERO A 100 KM/H
6 segundos

BATERIA
18,1 kWh (NMC)

AUTONOMIA
55 km (Inmetro)

CARREGAMENTO MÁX.
6,6 kWh (AC)

CONSUMO (INMETRO)
14 km/l (urbano) (G)
12,9 km/l (rodoviário) (G)

DIREÇÃO
Elétrica progressiva

SUSPENSÃO
Independente, McPherson (diant.) e braços sobrepostos (tras.)

FREIOS
Discos ventilados

PNEUS
235/55 R19

DIMENSÕES
Compr.: 4,60 metros
Largura: 1,86 m
Altura: 1,69 m
Entre-eixos: 2,69 m

TANQUE
55 litros

PORTA-MALAS
490 litros (VDA)

PESO
1.950 kg

Desempenho, conforto, espaço interno e nível de segurança

Preço elevado e impossibilidade de recarga rápida

DIVULGAÇÃO

PREDADOR SILENCIOSO

LAMBORGHINI URUS SE | 235 MIL EUROS

ACELERAMOS O LAMBORGHINI URUS SE: HÍBRIDO PLUG-IN DE 800 CV MARCA UMA NOVA FASE DO "SUPER-SUV" QUE VIROU FEBRE MUNDIAL

Gautam Sharma

O Lamborghini Urus é um carro formidável em suas versões S e Performante, mas ambas serão inevitavelmente ofuscadas pela futura configuração SE. Isso porque, com ela, o SUV será um dos primeiros modelos com motor híbrido plug-in (PHEV) da história da fabricante italiana.

Marcado pelo desenho distinto e pela aerodinâmica otimizada, o Urus SE estreou globalmente no Salão de Pequim de 2024, na China. **Autoesporte** teve a oportunidade de dirigir um protótipo bem próximo da versão que será produzida na Itália a partir do fim deste ano. Nosso primeiro encontro se deu na cidade de Arjeplog, ao norte da Suécia.

Renovado, o "super-SUV" com 800 cv de potência e 96,8 kgfm de torque combinados é o mais novo predador entre os utilitários esportivos de alto rendimento, graças aos seus dois "corações" (combustão e elétrico), que entregam um desempenho arisco ao mesmo tempo que reduzem as emissões em até 80%. Por enquanto, a nova configuração vai conviver com as demais, mas caminha para se tornar, em breve, a única opção disponível na gama do primeiro SUV da Lamborghini. Obviamente, o ingrediente chave dessa receita é o motor elétrico traseiro de 192 cv e 49,3 kgfm, aliado ao V8 4.0 dianteiro a gasolina de 800 cv e 81,6 kgfm.

Painel do Urus PHEV traz pequenas atualizações visuais em relação às versões apenas a combustão

Porém, este não é o único chamariz da versão, que recebeu diversas atualizações para ficar ainda mais atrativa. Uma delas é o novo sistema de vetorização de torque, com distribuição eletro-hidráulica que pode ser variável ou contínua entre os eixos dianteiro e traseiro. Tal transferência acontece em sinergia com o novo diferencial de deslizamento limitado, que gerencia a vetorização em arranjo sob demanda. Somado ao eixo traseiro esterçante, esse truque aumenta a estabilidade e "anula" as dimensões protuberantes de seu corpanzil.

Esses elementos foram calibrados para funcionar em quaisquer condições de dirigibilidade, proporcionando ótima aderência tanto no asfalto quanto ao enfrentar condições como neve, cascalho e areia. Comprovamos essas características em nosso teste na Suécia — e falaremos delas adiante.

Como em outras versões do modelo, há um seletor de modos de condução no console central do Urus híbrido plug-in. Ali, o motorista poderá escolher entre as configurações Strada (normal), Sport (esportivo), Corsa (pista), Neve (gelo), Sabbia (areia) e Terra (cascalho). A Lamborghini também instalou um sistema de gestão de energia de quatro modos — elétrico, híbrido, performance e recarga —, que possibilita inúmeras opções de condução. Em modo só elétrico, o Urus SE tem autonomia de 60 km no ciclo europeu WLTP — mais brando que o do Inmetro — e velocidade limitada a 130 km/h. Ao exceder essa marca, o motor V8 despertará automaticamente com um rugido. O câmbio é automático de oito marchas e a tração, integral.

Enquanto o Urus Performante é sustentado por molas helicoidais, o híbrido aposta na suspensão com molas pneumáticas. Segundo o engenheiro Rouven Mohr, chefe técnico da Lamborghini, a marca optou por esse arranjo para garantir a intersecção entre conforto e dinâmica.

Mohr afirmou que a suspensão foi recalibrada para corresponder às características únicas do Urus SE. O executivo se refere, principalmente, ao aumento de quase 200 kg de peso em comparação com o Urus S — fator que se deve ao motor elétrico e às baterias de 25,9 kWh. Ademais, a Lamborghini preservou o sistema elétrico de 48 volts que faz o gerenciamento da distribuição de peso dos amortecedores em curvas rápidas.

As atualizações aerodinâmicas e mecânicas propiciaram melhoria de 35% na sustentação negativa (o chamado "downforce"), 15% no resfriamen-

Equilíbrio entre desempenho e consumo; conforto da suspensão a ar

Assim como o Cayenne, o Urus híbrido não terá opção de recarga rápida

to do motor e 30% na capacidade de frenagem. Afinal, o Urus SE tem grandes freios com discos de cerâmica.

O conjunto mecânico traz ingredientes que já são utilizados no Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid. O SUV alemão, porém, desenvolve 690 cv e 90 kgfm — números mais comedidos que os do irmão italiano. As marcas fazem parte do Grupo Volkswagen e desenvolveram os esportivos em conjunto. Com 800 cv e 96,5 kgfm, o Urus SE supera SUVs esportivos como Ferrari Purosangue, Aston Martin DBX 707 e Bentley Bentayga Speed. Segundo a Lamborghini, vai de zero a 100 km/h em 3,4 segundos, além de levar míseros 11,4 s para atingir 200 km/h. Sua velocidade máxima é de 312 km/h limitados eletronicamente.

O motor elétrico síncrono de ímãs permanentes está alocado no eixo traseiro, o que permite que o Lamborghini Urus híbrido funcione em modo elétrico mesmo com tração integral. O conjunto de baterias de íons de lítio foi instalado sob o assoalho; dessa forma, melhora a estabilidade do SUV.

Conduzindo sobre o gelo, não testamos os limites do Urus SE nesse primeiro contato. A pacata cidade de Arjeplog, localizada próxima ao Círculo Polar Ártico, é surreal; no entanto, com os termômetros marcando -37° C, todas as superfícies se tornam escorregadias para dirigir um SUV tão potente.

Ao primeiro toque no acelerador, o Urus SE não parece tão diferente das outras configurações do "super-SUV". Porém, passam-se alguns minutos a bordo e as peculiaridades começam a aparecer. O desenho do painel de instrumentos, por exemplo, é exclusivo da versão eletrificada. Segundo o chefe de design da Lamborghini, Mitja Borkert, o objetivo é incorporar a sensação de um "cockpit". Já a central multimídia de 12,3 polegadas tem os mesmos grafismos da do Revuelto.

No geral, o comportamento do Urus SE PHEV é linear. Fora o som do motor V8, não há como notar se o SUV está rodando apenas com o motor a combustão ou se o elétrico também está atuando. Um aspecto perceptível é que o conjunto faz bastante barulho,

Versão SE também marca um discreto facelift do Urus, com a dianteira ainda mais aberta

Cluster herda grafismos do Revuelto; recarga será só do tipo lenta (AC) e deve replicar a potência de 11 kW do Cayenne E-Hybrid

mesmo a rotações mais baixas. Por fim, a entrega instantânea de torque do motor elétrico parece suprir os milésimos de segundo de atraso entre as trocas de marchas.

Antes de iniciar o teste em pista, Rouven Mohr me contou que, naquele circuito, o Urus SE poderia "virar" apenas dosando o pedal do acelerador, sem necessidade de acionar os freios. A Lamborghini preparou duas pistas em meio à neve: uma com o formato do símbolo do infinito e outra imitando um autódromo, com curvas sinuosas.

Levei certo tempo para me familiarizar com o acelerador. Ao pressionar o pedal moderadamente, a traseira do Urus tenta ultrapassar seu balanço dianteiro, graças ao deslizamento das rodas, iniciando um "drift". Tal manobra fica fácil nos modos Sport e Corsa, mais permissivos e divertidos. A sensação ao volante é a de dirigir um carro menor e mais leve do que ele realmente é.

Esse exercício no gelo não era apenas uma brincadeira. Mohr afirmou que uma boa dinâmica em pisos escorregadios proporciona aderência ainda mais significativa em terrenos de maior fricção, como o asfalto. Em outras palavras, o Urus SE teria comportamento afiado e dinâmico em qualquer condição. Após a atividade, dirigimos o Urus SE em vias públicas. A suspensão a ar melhorou sua capacidade de filtrar as irregularidades do solo em comparação com a versão Performante, gerando mais conforto.

O pacote de equipamentos inclui acabamento de couro, bancos dianteiros com ajustes elétricos, ar digital de duas zonas, central multimídia com Android Auto e Apple CarPlay, som premium e rodas de 23 polegadas calçadas com pneus Pirelli P Zero. Existem 47 combinações de acabamento para os painéis internos do SUV.

Vamos à pergunta: o Urus SE oferece um conjunto convincente, em comparação com as versões S e Performante, ou se trata apenas de uma alternativa sustentável? Depois de horas ao volante, vejo que a configuração entrega a intersecção perfeita entre esportividade e conforto. Trata-se de um carro dócil, que se transforma em uma fera que cospe fogo quando quer.

Por fim, o Lamborghini Urus SE bebe (muito) menos que as versões sem eletrificação: até 48,1 km/l de consumo combinado no padrão WLTP, mas somente 7,7 km/l com as baterias vazias. E se a demanda global pelo SUV é alta — 6 mil unidades vendidas em 2023 —, dá para dizer que a versão híbrida deve fazer esse volume aumentar ainda mais, mesmo com o preço de 235 mil euros, o equivalente a R$ 1,42 milhão.

URUS SE
235 MIL EUROS

FICHA TÉCNICA

MOTOR	Diant., long., 8 cil. em V, 4.0, 32 V, biturbo, injeção direta, gasolina + motor elétrico
POTÊNCIA (COMB.)	800 cv a 6.000 rpm
TORQUE (COMB.)	96,8 kgfm entre 2.250 rpm e 4.500 rpm
CÂMBIO	Automático, 8 marchas, tração integral
ZERO A 100 KM/H	3,4 segundos
BATERIA	25,9 kWh (íons de lítio)
AUTONOMIA	60 km (WLTP)
CARREGAMENTO MÁX.	11 kWh (AC)
CONSUMO (WLTP)	48,1 km/l (combinado) (G)
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep., multilink, semiativas, molas a ar, eixo traseiro esterçante
FREIOS	Discos de carbono-cerâmica
PNEUS	285/45 ZR21 (diant.) e 315/40 ZR21 (tras.)
DIMENSÕES	**Compr.:** 5,12 metros **Largura:** 2,02 m **Altura:** 1,64 m **Entre-eixos:** 3 m
PORTA-MALAS	616 litros (fabricante)

DE TIRAR O FÔLEGO

A BORDO DE UMA RAM RAMPAGE, ENCARAMOS ESSA ESTRADA SINUOSA PARA SUBIR A 4.170 METROS DE ALTITUDE E CONHECER UM DOS MAIORES DESERTOS DE SAL DO MUNDO

André Paixão

São 5 horas da manhã, a temperatura é de 8°C e não há sinal de que o sol vai aparecer pelas próximas horas. Estamos no centro de Salta, uma das cidades mais populosas da Argentina, com cerca de 600 mil habitantes, prontos para iniciar a expedição que comemora 1 ano de vendas da Ram Rampage no Brasil. Nosso comboio é formado por dez unidades da picape intermediária, além de outros veículos de apoio. Em três dias, a ideia é percorrer 1.000 km e atravessar vales e vilarejos históricos, subindo a mais de 4 mil metros de altitude e passando pelo segundo maior deserto de sal do continente, até chegar à região vinícola mais alta do mundo.

Dentre as versões disponíveis, escolho a Laramie turbodiesel. Avaliada em R$ 274.990, é a opção favorita dos brasileiros, mas uma desconhecida para os argentinos. Naquele mercado, a Ram só vende a picape intermediária com o motor 2.0 Hurricane turbo a gasolina. Mais tarde, percebo que posso ter feito uma escolha equivocada, mas isso não é assunto para agora.

Sob as luzes amarelas dos postes, vamos deixando a região central de Salta em direção ao norte pela Ruta 9, uma das rodovias mais importantes do país, que liga a capital, Buenos Aires, à fronteira com a Bolívia. Nosso destino está a 250 km: o salar Salinas Grandes, um dos maiores do mundo, com 525 km^2. Já perto das 8 horas da manhã, surgem os primeiros raios de sol. Vamos ganhando quilometragem pelas bem conservadas estradas argentinas quase na mesma velocidade em que o marcador de altitude do celular se aproxima dos 2 mil metros.

Para nossa sorte, a luz do dia ilumina o belíssimo Cerro de los Siete Colores (ou Montanha das Sete Cores). O nome é autoexplicativo e faz alusão às diferentes tonalidades formadas pelos minérios distintos que compõem a cadeia rochosa que se projeta sobre a minúscula e charmosa Purmamarca, cidade com mais de 400 anos considerada Patrimônio da Humanidade pela Unesco. Nesse ponto, deixamos a Ruta 9 e começamos a subir a Ruta 52 até o Mirante de Lipán. Apesar de a distância ser relativamente curta, chegamos ao ponto mais desafiador de toda a expedição. O trecho de 35 km começa a 2.300 metros de altitude, em Purmamarca, passa por uma centena de curvas sinuosas e alcança 4.170 metros em relação ao nível do mar no ponto mais alto da montanha.

Bem antes da chegada já é possível sentir os efeitos da altitude elevada. Depois dessa experiência, prometi nunca mais criticar jogadores de futebol que sentem cansaço quando vão jogar em La Paz ou Quito. Dificuldade de respiração, raciocínio lento e tontura ao fazer movimentos bruscos são apenas os sinais mais leves que o corpo pode acusar. Felizmente, no meu caso, eles não vieram acompanhados de enjoos ou dor de cabeça. Mas, honestamente, é fácil esquecer qualquer sintoma quando se chega ao ponto alto (literalmente) da jornada. De cima, é possível ver as inúmeras curvas da estrada e os veículos tentando vencer a perda de potência no caminho. Falando nela, nossa Rampage não ficou imune à altitude.

É preciso calcular bem antes de ultrapassar os muitos caminhões que seguem em direção ao Chile carregados de mercadorias. Para veículos aspirados, a cada 100 metros de subida perde-se 1% da potência. Mesmo que o motor turbodiesel tenha indução de ar forçada, reduzindo os prejuízos na cavalaria, certamente parte dos 170 cv ficam pelo caminho. Após uma parada para tirar fotos e (tentar) respirar, começamos a descer a montanha no lado oposto, em direção ao salar. Mais 50 km e chega-

Lhamas e alpacas são animais típicos da região andina, que inclui, além do norte da Argentina, Peru, Bolívia, Chile e Equador

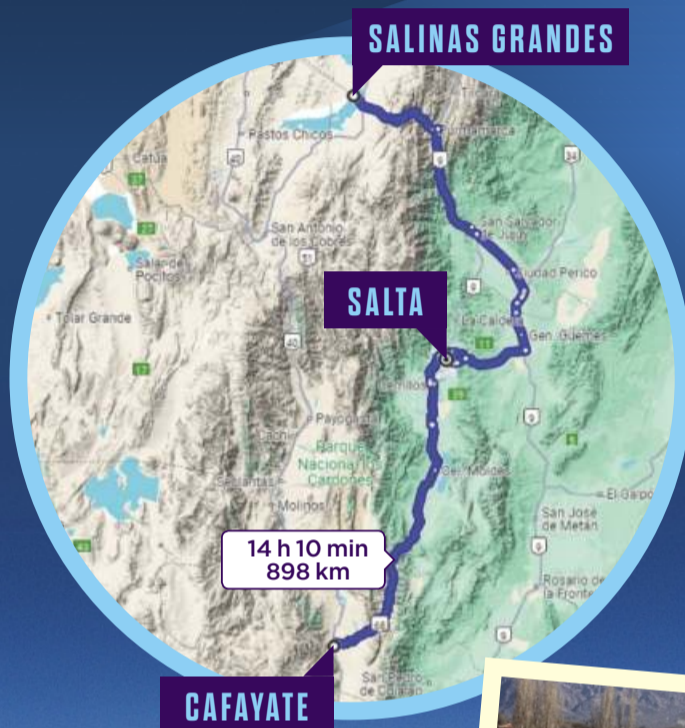
mos ao Pristine Luxury, hotel de luxo com chalés instalados dentro do deserto de sal. As diárias custam cerca de R$ 6 mil. Parada para o almoço e uma oportunidade de conversar com moradores locais.

A exploração dos salares está no centro de um debate relevante. Metros abaixo da camada de sal ficam gigantescos bancos de lítio, metal essencial para a produção de baterias não só de carros elétricos mas também de eletrônicos. Estima-se que até 20% da reserva mundial de lítio esteja na Argentina. As empresas que ganharam o direito de explorar esses locais, porém, também têm acesso à água doce, vital não apenas para a vida humana como para a produção de sal. Questões fundiárias à parte, é hora de nos despedirmos do visual paradisíaco dominado por um horizonte branco infinito e seguir viagem. Mais algumas horas de condução, retornamos a Salta para descansar e nos preparar para o dia seguinte.

Uma nova manhã, GPS do carro programado e deixamos Salta rumo ao sul. Cerca de 200 km nos separam de Cafayate, uma das regiões produtoras de vinhos da Argentina. Menos conhecida que a ilustre Mendoza, essa cidade de 14 mil habitantes abriga algumas das vinícolas mais altas do mundo.

SALTA – SALINAS GRANDES

No primeiro dia, rodamos 500 km entre ida e volta de Salta até Cuesta de Lipán, a 4.170 metros de altitude. Depois, descemos a 3.600 m e chegamos a um dos maiores desertos de sal do mundo. A essas alturas, carros aspirados perdem 1% de potência a cada 100 m de altitude; veículos turbo sofrem menos.

JUJUY
SALTA
ARGENTINA

SALINAS GRANDES
SALTA
14 h 10 min
898 km
CAFAYATE

SALTA – CAFAYATE

Nos dois dias seguintes, fomos na direção sul até a região da vinícola mais alta do mundo, em Cafayate; foram cerca de 500 km para ir e voltar, atravessando belos cânions pouco conhecidos por brasileiros

Pequena alpaca feita com o sal extraído de Salinas Grandes; sob a superfície, grandes reservas de lítio, metal muito usado em baterias de carros elétricos

Garganta do Diabo, fenda esculpida pela força do Rio Las Conchas, impressiona pela grandeza das formações rochosas

Porém, antes de chegar ao destino e degustar a iguaria assim que largar o volante, o caminho reserva inúmeras belezas naturais.

Para sorte da nossa Rampage diesel, a altitude já não é problema. A essa altura, conseguimos perceber outras virtudes da caminhonete intermediária. O excelente acerto de suspensão nos deixa confortáveis, mesmo após centenas de quilômetros percorridos. E o consumo surpreende: mais de 12 km/l, mesmo em condições que fariam um veículo exigir mais combustível. Assim, nos três dias, foi necessária apenas uma parada para reabastecimento.

Outras paradas se tornaram obrigatórias durante o trajeto, a maior parte delas para admirar as formações rochosas dos cânions da Quebrada de Las Conchas. Os tons cinza e bege da véspera dão lugar a cores mais vivas: laranja, bordô e violeta. As montanhas esculpidas durante milhares de anos por vento e água trazem formas que lembram castelos e animais, como se artesãos tivessem passado por ali.

Em minha opinião, o ponto alto da expedição foi o pit-stop na Garganta do Diabo, cuja paisagem deslumbrante compensa a falta de criatividade na escolha do nome. A fenda esculpida pela força do Rio Las Conchas se formou 90 milhões de anos atrás. Povos originários usavam o local como palco de cerimônias em homenagem a Pachamama (Mãe Terra). Hoje, o turismo é a principal atividade por ali — bem como em Cafayate, localizada a poucas dezenas de quilômetros dali. Com cerca de 30 vinícolas, a simpática cidade se orgulha de seu terroir único que, graças à combinação de altitude, incidência do sol, solo arenoso e clima desértico, entrega vinhos saborosos e estruturados.

Aproveitando que entramos na seara enóloga, chegamos ao último hotel do destino, localizado em um vinhedo, bem a tempo de almoçar. Hora de estacionar a Rampage e degustar mais da bebida mais famosa da região.

Depois de dois dias e 800 km de expedição, novamente madrugamos para o trecho final, cerca de 200 km entre Cafayate e o aeroporto de Salta. Dessa vez, optei por tirar um cochilo no caminho, deixando outro colega jornalista ao volante da Rampage. Ao final dos 1.000 km, ainda que não tenha encarado trajetos que pusessem a tração 4x4 à prova no off-road, a Ram Rampage Laramie turbodiesel se mostrou uma ótima companheira de viagem. E ficou muito bem nas fotos com as paisagens divinas do norte da Argentina.

RAMPAGE LARAMIE

MOTOR
Diant., longit, 4 cil. em linha, 2.0, 16V, turbo, diesel

POTÊNCIA
170 cv a 3.750 rpm

TORQUE
38,7 kgfm a 1.750 rpm

CÂMBIO
Automático, 9 marchas, tração 4x4

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Independente, McPherson (diant.) e multilink (tras.)

FREIOS
Discos ventilados

PNEUS
235/60 R18

DIMENSÕES
Compr.: 5,03 metros
Largura: 1,89 m
Altura: 1,78 m
Entre-eixos: 2,99 m

TANQUE
60 litros

CAÇAMBA
980 litros

PESO
1.942 kg

COMO SCHWARZENEGGER E GISELE DESFILARAM DE AUDI NO CARNAVAL

AÇÃO PUBLICITÁRIA DA MARCA USOU FAMOSO CAMAROTE NO SAMBÓDROMO EM 2001

Marcos Rozen

No começo dos anos 2000, o mercado brasileiro de carros importados, depois das iniciativas ocorridas no segmento de populares e médios na década de 1990, logo após a reabertura dos portos, acabou por se fixar, inevitavelmente, na faixa dos carros de luxo.

Então, as marcas alemãs passaram a disputar uma verdadeira batalha de marketing: cada uma queria conquistar uma imagem mais premium do que a da outra.

Nesse quesito, a Audi, apesar do sobrenome Senna em seus negócios, levava certa desvantagem. Além de não ter a aura histórica de luxo de que já desfrutavam BMW e Mercedes-Benz por aqui, uma vez que era praticamente desconhecida no país até o reinício das importações, a marca das quatro argolas ainda precisava fazer um esforço adicional para desvincular sua imagem da Volkswagen, fabricante de modelos mais baratos e dona do grupo. Esse era um problema que as duas rivais não enfrentavam.

Assim, a Audi fazia de tudo para se associar a eventos de gente rica e famosa. Um bom exemplo era o estande da marca em Campos do Jordão (SP), quase um point da cidade na temporada de inverno por anos a fio. Mas era pouco.

Dinheiro, na época, não era exatamente um problema. E, dentro da estratégia de tentar se associar ao público VIP, em 2001 a Audi resolveu patrocinar o Camarote Número 1 do Sambódromo carioca — mais conhecido como Camarote Brahma (a patrocinadora principal) — durante o Carnaval.

Além de expor um TT Roadster dentro do camarote, a Audi colocou dez modelos à disposição das celebridades para transportá-las dos hotéis até o Sambódromo. A lista de carros tinha até um Allroad, que ainda nem havia sido lançado oficialmente no Brasil — o modelo com tração integral só chegaria às concessionárias brasileiras um mês depois.

A grande sacada da Audi foi conseguir colocar dentro de seus carros as duas maiores personalidades que prestigiavam aquele Carnaval: o ator hollywoodiano Arnold Schwarzenegger e a top model Gisele Bündchen, ambos transportados na madrugada do domingo (25 de fevereiro) para a segunda-feira (26).

Schwarzenegger deu um show à parte: chegou ao Sambódromo lo-

Exterminador de patrocínios: Schwarzenegger foi barrado por não usar a camiseta da marca de cerveja oficial do camarote

MARCOS ROZEN
é fundador do Museu da Imprensa Automotiva – Miau

go depois da meia-noite a bordo de um A6 2.7 biturbo prata com 230 cv. Apesar do calor, estava vestido com um blazer bege por cima da camiseta da Brahma, que funciona como uma espécie de convite para o camarote. E assim deu entrevista ao vivo para o "repórter" Luciano Huck durante a transmissão do desfile pela TV Globo.

Dono do camarote, o empresário José Victor Oliva pediu gentilmente ao ator que tirasse o blazer — que, afinal, cobria a camiseta do patrocinador principal do espaço. Foi atendido, mas teve de arrumar um funcionário — exclusivo — para ficar carregando a peça de roupa impecavelmente dobrada atrás de Schwarzenegger o tempo todo.

O ator foi-se embora lá pelas 4h da manhã, no mesmo A6, e voltou com o carro na noite seguinte para acompanhar o segundo dia de desfiles. Mas veio sem a camiseta da Brahma. José Victor Oliva, que já estava meio "assim" com o ator pelo caso do blazer bege na noite anterior, simplesmente avisou logo na entrada: sem a camiseta, não entra. Schwarzenegger saiu furioso; entretanto, logo arrumaram outro camarote para ele, ainda que menos badalado. A carona a bordo do Audi A6 para a volta, porém, foi mantida.

Gisele "brincou" com os fotógrafos ao aparecer junto com sua irmã gêmea, Patrícia; na dúvida, melhor fotografar as duas

Já Gisele Bündchen também causou certa confusão naquele Carnaval, ainda que de forma bem diferente. A top model chegou ao Sambódromo perto da uma da manhã da madrugada de domingo para segunda-feira, a bordo de um Audi A6 4.2 prata. Só que imediatamente atrás veio outro A6, esse um 2.8 na cor preta, que trazia sua irmã gêmea, Patrícia Bündchen. As duas saíram de seus carros ao mesmo tempo, deixando os fotógrafos confusos sobre qual era a verdadeira Gisele. Na pressa e na dúvida, muitos fizeram fotos das duas.

Fora isso, a modelo foi só sorrisos e poses durante sua passagem pelo Sambódromo. Algumas horas depois, ela retornou para o hotel a bordo do mesmo Audi A6, assim como sua irmã gêmea.

O curioso é que os carros continuaram a ser usados em eventos da marca e, mais tarde, foram vendidos normalmente, como veículos de frota. O paradeiro dos A6 que deram carona aos famosos, assim, é totalmente desconhecido. Sobraram só o press release e uma foto da época, encontrados no acervo do Museu da Imprensa Automotiva (Miau).

Pensando bem, talvez tenha sido melhor assim. Imagine só: "Vendo Audi A6 2.7 biturbo ano 2001 usado pelo Exterminador do Futuro". O preço? Provavelmente, estaria inflacionado em pelo menos uns 50%...

DIVULGAÇÃO

MODELOS

Automóveis de passeio e comerciais leves mais emplacados. A ordem leva em conta o desempenho de vendas em julho de 2024

		JULHO 2024	JUNHO 2024	ACUMULADO 2024	VARIAÇÃO MENSAL
1	FIAT STRADA	14.192	7.551	70.789	88%
2	VOLKSWAGEN POLO	12.543	9.683	70.405	29,5%
3	FIAT ARGO	8.663	7.423	48.284	16,7%
4	VOLKSWAGEN T-CROSS	8.185	5.936	39.703	37,9%
5	CHEVROLET ONIX	7.423	8.852	51.026	-16,1%
6	HYUNDAI CRETA	7.281	5.858	37.812	24,3%
7	HYUNDAI HB20	7.228	9.760	49.924	-25,9%
8	FIAT MOBI	6.807	6.007	39.041	13,3%
9	CHEVROLET TRACKER	6.391	5.918	35.256	8%
10	NISSAN KICKS	5.819	4.677	33.999	24,4%
11	JEEP RENEGADE	5.766	4.535	29.258	27,1%
12	FIAT FASTBACK	5.651	3.557	27.384	58,9%
13	FIAT TORO	5.647	4.780	28.853	18,1%
14	VOLKSWAGEN NIVUS	5.570	5.359	31.436	3,9%
15	CHEVROLET ONIX PLUS	4.864	6.538	34.771	-25,6%
16	TOYOTA COROLLA CROSS	4.848	4.239	26.691	14,4%
17	TOYOTA HILUX	4.760	3.895	27.044	22,2%
18	JEEP COMPASS	4.728	3.960	27.517	19,4%
19	HONDA HR-V	4.635	4.299	26.585	7,8%
20	VOLKSWAGEN SAVEIRO	4.385	3.189	28.862	37,5%

*ACUMULADO ATÉ JULHO/2024

MELHOR ÍNDICE DESDE A PANDEMIA

Em julho, 227.300 automóveis e comerciais leves foram vendidos no Brasil. O número é 5,4% maior se comparado ao do mesmo período de 2023. Em relação a junho, o crescimento é ainda maior: 12,3%. Além disso, esse é o melhor patamar de comercializações para o mês desde a pandemia. Os dados são da Fenabrave, associação que representa as concessionárias. A liderança no sétimo mês do ano volta para a Fiat Strada, que garantiu 14.192 emplacamentos. A segunda colocação do ranking fica com o Volkswagen Polo (12.543) e fecha o pódio o Fiat Argo (8.663). Entre os SUVs, o topo da lista é ocupado pelo Volkswagen T-Cross (8.185). Já o sedã mais comercializado foi, outra vez, o Chevrolet Onix Plus (4.864), e o híbrido que obteve o maior número de vendas em julho foi o GWM Haval H6 (2.175). Entre os elétricos, a liderança volta para o BYD Dolphin Mini (1.488).

CHINESAS CRESCENDO

No que tange às marcas, a liderança fica de novo com a Fiat, que teve 50.471 registros em julho. A italiana é seguida pela Volkswagen (36.911) e pela Chevrolet (26.059), sempre com uma boa vantagem nos emplacamentos. As chinesas BYD e GWM continuam em bom momento: a primeira segue entre as dez marcas mais vendidas no país e a segunda se mantém entre as 15.

MARCAS

Posição dos emplacamentos de automóveis e comerciais leves no mês de julho por marca

		JULHO 2024	JUNHO 2024	ACUMULADO 2024	VARIAÇÃO MENSAL	PARTICIPAÇÃO NO MÊS
1	FIAT	50.471	38.402	271.146	31,4%	22%
2	VOLKSWAGEN	36.911	29.843	204.545	23,7%	16,2%
3	CHEVROLET	26.059	28.661	167.269	-9,1%	11,5%
4	TOYOTA	19.878	17.414	111.585	14,2%	8,8%
5	HYUNDAI	17.795	19.450	105.732	-8,5%	7,8%
6	JEEP	12.200	10.099	66.014	20,8%	5,4%
7	RENAULT	10.609	9.916	66.426	7%	4,7%
8	NISSAN	8.676	7.237	50.697	19,9%	3,8%
9	HONDA	8.431	7.493	46.548	12,5%	3,7%
10	BYD	6.082	5.336	38.635	14%	2,7%
11	CAOA CHERY	5.347	4.965	33.315	7,7%	2,4%
12	FORD	4.260	4.169	23.860	2,2%	1,9%
13	CITROËN	3.202	3.205	18.680	-0,1%	1,4%
14	GWM	3.184	2.742	15.915	16,1%	1,4%
15	RAM	2.755	2.837	17.485	-2,9%	1,2%

VENDAS POR CATEGORIA

Acompanhe o desempenho dos emplacamentos de carros 0 km no Brasil dentro de cada segmento durante o mês de julho de 2024

Hatches

		Jul.	Jun.	2024	Variação mensal
1	Volkswagen Polo	12.543	9.683	70.405	29,5%
2	Fiat Argo	8.663	7.423	48.284	16,7%
3	Chevrolet Onix	7.423	8.852	51.026	-16,1%
4	Hyundai HB20	7.228	9.760	49.924	-25,9%
5	Fiat Mobi	6.807	6.007	39.041	13,3%

Polo volta ao topo da tabela depois de ser ultrapassado pelo HB20 em junho. Argo supera Onix e aparece em segundo. Mobi segue em quinto.

Híbridos

		Jul.	Jun.	2024	Variação mensal
1	GWM Haval H6	2.175	1.288	8.393	68,9%
2	BYD Song Plus	1.697	1.911	11.735	-11,2%
3	Toyota Corolla Cross	1.267	1.131	8.168	1,7%
4	BYD King	593	78	671	660,3%
5	Toyota Corolla	348	309	2.670	12,6%

Haval H6 passa Song Plus e assume a liderança. Corolla Cross continua em terceiro lugar, e o recém-lançado King já ocupa a quarta posição.

Elétricos

		Jul.	Jun.	2024	Variação mensal
1	BYD Dolphin Mini	1.488	1.318	10.547	12,9%
2	BYD Dolphin	1.467	1.514	11.078	-3,1%
3	GWM Ora 03	398	589	4.085	-32,4%
4	Volvo EX30	317	666	1.481	-52,4%
5	BYD Seal	221	283	2.414	-21,9%

Dolphin Mini volta a ser líder, mas irmão maior ainda é o mais vendido no ano. BYD tem três carros entre os cinco elétricos mais comercializados no país.

Sedãs compactos

		Jul.	Jun.	2024	Variação mensal
1	Chevrolet Onix Plus	4.864	6.538	34.771	-25,6%
2	Hyundai HB20S	3.028	3.759	17.129	-19,5%
3	Volkswagen Virtus	2.906	2.560	17.892	13,5%
4	Fiat Cronos	2.603	3.400	19.366	-23,4%
5	Toyota Yaris Sedan	2.291	2.088	12.063	9,7%

Onix Plus abre ainda mais vantagem sobre os rivais em julho e é seguido pelo HB20S. Virtus ultrapassa Cronos e Yaris Sedan fecha o top 5.

Sedãs médios e premium

		Jul.	Jun.	2024	Variação mensal
1	Toyota Corolla	3.500	3.189	20.002	9,8%
2	Nissan Sentra	728	494	3.260	47,4%
3	BYD King	593	78	671	660,3%
4	BMW Série 3	400	470	2.638	-14,9%
5	Volkswagen Jetta	245	271	1.795	-9,6%

Corolla vende quase 17 mil unidades a mais que Sentra no ano e é líder absoluto entre os médios. King tem 593 emplacamentos em seu primeiro mês à venda.

SUVs e crossovers compactos

		Jul.	Jun.	2024	Variação mensal
1	Volkswagen T-Cross	8.185	5.936	39.703	37,9%
2	Hyundai Creta	7.281	5.858	37.812	24,3%
3	Chevrolet Tracker	6.391	5.918	35.256	8%
4	Nissan Kicks	5.819	4.677	33.999	24,4%
5	Jeep Renegade	5.766	4.535	29.258	27,1%

T-Cross lidera mais uma vez, mas está pouco à frente do Creta no acumulado. Tracker cai para o terceiro lugar e Kicks e Renegade fecham a lista.

SUVs médios, grandes e premium

		Jul.	Jun.	2024	Variação mensal
1	Toyota Corolla Cross	4.848	4.239	26.691	14,4%
2	Jeep Compass	4.728	3.960	27.517	19,4%
3	Caoa Chery Tiggo 7	3.471	1.875	12.920	85,1%
4	GWM Haval H6	2.175	1.288	8.393	68,9%
5	BYD Song Plus	1.697	1.911	11.735	-11,2%

Corolla Cross se mantém líder depois de apresentar mudanças na linha 2025, mas Compass ainda aparece à frente no acumulado do ano.

Picapes compactas e intermediárias

		Jul.	Jun.	2024	Variação mensal
1	Fiat Strada	14.192	7.551	70.789	88%
2	Fiat Toro	5.647	4.780	28.853	18,1%
3	Volkswagen Saveiro	4.385	3.189	28.862	37,5%
4	Chevrolet Montana	2.369	2.349	15.372	0,9%
5	Ram Rampage	2.136	1.968	13.510	8,5%

Strada volta a ser o veículo mais comercializado no Brasil. Demais posições seguem iguais às de junho entre as picapes compactas e intermediárias.

Picapes médias e grandes

		Jul.	Jun.	2024	Variação mensal
1	Toyota Hilux	4.760	3.895	27.044	22,2%
2	Ford Ranger	2.685	3.026	15.450	-11,3%
3	Chevrolet S10	1.993	2.197	14.352	-9,3%
4	Mitsubishi L200	1.066	782	6.571	36,3%
5	Nissan Frontier	801	788	6.123	1,7%

Hilux aparece no topo de novo e tem aumento de 22% nas vendas em julho. L200 ultrapassa Frontier e ocupa a quarta colocação.

André Schaun (@andreschaun) esteve em **Hangzhou** (China) para testar o Zeekr X.

Jady Peroni (@jady_mathias) visitou **Maceió** (AL) para conhecer o novo Peugeot 2008.

Leonardo Felix (leohflx) foi a **Paris** (França) para dirigir o Renault Rafale.

André Paixão (@paixaoaovolante) viajou para **Salta** (Argentina), onde dirigiu a RAM Rampage.

COTIDIANO

AUTOESPORTE PELO MUNDO

A equipe de Autoesporte viajou por três continentes para produzir a edição de agosto de 2024 com muito carinho. Além de visitar o Nordeste brasileiro, esteve na França, na Argentina e voltou à China para testar os principais lançamentos do mercado.

@ perfil pessoal no Instagram para você conhecer melhor o time AE

33.888 KM

percorridos pela equipe no mês entre viagens e testes

16 carros testados para a produção desta edição e de conteúdo para o site e as redes sociais

No Festival Interlagos 2024, o repórter Cauê Lira (@cauelira) e a estagiária Júlia Maria (@ju.mariiia) testaram o espaço da van Denza D9, da BYD. E também relaxaram um pouco.

Durante sua visita a Paris para dirigir o Renault Rafale, o diretor de redação, Leonardo Felix (@leohflx), visitou a Torre Eiffel — que já estava decorada e no clima da Olimpíada de 2024.

O designer Pablo Gonzalez (@pablo.gonz) aproveitou a pausa nas fotos da Chevrolet Montana LT para fazer um "test drive" nesse simpático caminhão de madeira que lembra os Volkswagen Harlequin e tem pneus reais!

Em sua viagem para Salta (Argentina), André Paixão (@paixaoaovolante) visitou as montanhas de Cuesta de Lipán, onde o ponto mais alto em relação ao mar tem 4.170 metros.

FRASES SOLTAS NA REDAÇÃO

"Júlia Maria faz freela de vendedora no trem", disse André Paixão, editor executivo de **Autoesporte**, depois que a estagiária Júlia Maria Toledo tirou três fones de ouvido de sua mala.

A INFORMAÇÃO RÁPIDA E ANTECIPADA QUE COLOCA VOCÊ À FRENTE.

Com a qualidade da cobertura do Valor Econômico , o Pipeline traz uma abordagem exclusiva sobre o mercado, com análises aprofundadas e os bastidores do mundo dos negócios.

Acesse o Pipeline e tenha uma fonte confiável de notícias que impulsionam o seu sucesso.

Destaques que o Pipeline deu em primeira mão.

Faça parte do canal do Pipeline no WhatsApp e não perca nenhuma notícia importante.

Inscreva-se na nossa newsletter e receba a cobertura antecipada dos fatos, análises e bastidores do mercado sempre que uma notícia relevante entra no ar.

Siga nossas redes sociais e fique por dentro das novidades.

Acesse pipelinevalor.globo.com ou aponte a câmera e acesse agora.

Clube de Revistas
PAZ NO TRÂNSITO COMEÇA POR VOCÊ!